TUDOR GRECEANU

DRUMUL CELOR PUȚINI

Amintirile unui pilot de vânătoare ieşit din încercuirea de la Stalingrad

EDITURA VREMEA



Coperta de Silvia Colfescu
Monumentul aviatorilor, sculptor Lidia de Kotzebue Bucureşti, Bulevardul Aviatorilor
Foto - Silvia Colfescu

I.S.B.N. 973-645-l10-0

TUDOR GRECEANU
DRUMUL CELOR PUȚINI

Amintirile unui pilot de vânătoare ieşit din încercuirea de la Stalingrad
Ediție îngrijită de Martha Greceanu



EDITURA VREMEA BUCUREŞTI 2005

Amintirile comandorului Tudor Greceanu sunt documente pentru o istorie care nu s-a scris încă. Cine se va grăbi să le transmită posterității ?

Cornel Marandiuc, 1991

Numai fiindcă au existat ieri un Tudor Greceanu şi un căpitan Apostolescu şi atâția autentici eroi azi uitați, mai ştiu eu, în disperarea momentului actual, că neamul acesta al meu nu poate să piară

Neagu Djuvara, 2000

Tudor Greceanu se arată, din primele cuvinte, un aristocrat al suferinței pentru care, din moment ce a fost dat cuvântul de onoare, nu mai există întoarcere înapoi, el trebuie respectat până la capăt.

Monica Lovinescu, 1995

Deşi scrisă în ultimii ani ai vieții, cartea "Drumul celor puțini", o culegere de amintiri a comandorului Tudor Greceanu, pilot de vânătoare şi as al aviației româneşti din cel de-al doilea război mondial, păstrează toată prospețimea, entuziasmul şi optimismul tinereții, antrenând cititorul în mijlocul evenimentelor dramatice prin care a trecut şi dându-i impresia că le trăieşte. Cartea este destinată generațiilor de după război şi în special celor tineri, care vor găsi în ea pagini vibrante, prezentate fără ariditatea şi didacticismul cărților de istorie.

Citiți-o!

Martha Greceanu

"Never in the world before have so few done so much for so many"

(Niciodată mai înainte în lume un număr atât de mic de oameni n-a făcut atât de mult pentru atât de mulți.)

Sir Winston Churchill
20 august 1940



Locotenent Tudor Greceanu în august 1943
(când a primit Ordinul Mihai Viteazu clasa a III-a)

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE

Când am pornit la întocmirea acestui volum de amintiri ale fratelui meu am avut un dublu obiectiv. Primul de a face cunoscut celor tineri şi nu numai, spiritul şi felul în care se făcea instruirea şi antrenarea tinerilor piloţi de vânătoare în anii 1939-l941 şi de a prezenta unele episoade din cel de al doilea război mondial aşa cum le-a văzut un pilot de vânătoare care a participat la tot dramatismul luptelor aeriene, atât pe frontul de est cât şi pe cel din vest, de multe ori într-o covârşitoare inferioritate numerică, iar cel de al doilea obiectiv a fost de a face cunoscut unui public cât mai larg cine a fost Tudor Greceanu, care a fost activitatea lui în cursul războiului, cum a fost răsplătit de ţara pentru care a luptat cu atâta abnegaţie şi cum a reuşit împreună cu puţini alţii să nu abdice şi să-şi păstreze verticalitatea fără să facă nici un fel de compromisuri atunci când mulţi o făceau, chiar dintre cei la care te-ai fi aşteptat cel mai puţin.

*

Se cuvine acum să dau unele explicaţii despre modul în care a fost întocmită această carte.

Mai întâi aş dori să menţionez că, în intenţia de a-şi relata amintirile, autorul însuşi şi-a ales titlul şi în parte a aranjat textul pe capitole[1]. Apoi, mai trebuie spus că ultima parte a războiului, cel din vest, şi partea a doua a acestui volum, nu au fost proiectate de autor pentru acest volum. Evadarea de la Aiud a fost scrisă pentru a fi eventual cuprinsă într-o altă publicaţie.

Când în 1964 Gheorghe Gheorghiu-Dej a deschis porţile închisorilor şi i-a amnistiat pe toţi deţinuţii politici, a fost eliberat şi fratele meu, Tudor Greceanu, după aproape 16 ani de detenţie la Jilava, la minele de la Cavnic, la Canal, la Aiud, la Gherla ş.a.

El a fost de la început conştient că o relatare a amintirilor sale de război, aşa cum l-a trăit el, fără denaturări, ar fi fost imposibilă într-o perioadă în care războiul începea numai după 23 august 1944.

Iată de ce Tudor Greceanu a început consemnarea amintirilor sale abia în 1990, când era deja un om măcinat de boală, trăindu-şi ultimii ani de viaţă şi ca atare n-a reuşit să scrie decât capitolul "înainte de război" şi două episoade: "Grupul 7 Vânătoare în Flotila Udet" din capitolul *Războiul* şi "Evadarea de la Aiud" din capitolul *Răsplata*.

Pentru rest, am adunat toate relatările sale făcute cu ocazia numeroaselor interviuri ce i s-au luat pentru diverse publicaţii şi punându-le cap la cap, în ordine cronologică, am considerat că ar putea constitui un tot unitar, acoperind întreaga perioadă a războiului, la care fratele meu a participat de la prima până la ultima zi.

Pentru el războiul a avut trei etape: partea întâi, în care alături de camarazii săi a pornit cu un entuziasm şi un optimism de nedescris pentru recucerirea teritoriilor ce ne fuseseră răpite ; partea a doua, după trecerea Nistrului, în care a trebuit să-şi reamintească jurămintele depuse faţă de rege şi ţară şi în care a luptat cu un curaj, o vitejie şi o dăruire de sine rar întâlnite şi partea a treia... În vest, despre care voi da unele lămuriri la capitolul respectiv.

Întrucât aceste amintiri au fost scrise şi povestite între anii 1990-l994, la cca 50 de ani după evenimentele relatate, cer scuze de la bun început cititorilor mai avizaţi dacă s-au strecurat unele neconcordanţe de date sau de nume proprii sau greşeli în ortografierea unor nume de localităţi din Ucraina sau Rusia.

În această nouă ediţie a amintirilor fratelui meu Tudor Greceanu am corectat unele greşeli care s-au strecurat în prima ediţie a cărţii, am adăugat câteva note explicative, am amplasat în mod diferit unele pasagii pentru a înlesni cititorului înţelegerea textului şi am adăugat un nou capitol "Evocări" alcătuit din scurte evocări a câtorva camarazi şi comandanţi căzuţi în luptă sau morţi înaintea lui. În acest capitol am adăugat şi un grupaj de mărturii a câtorva piloţi din grupul 7 vânătoare care evocă personalitatea comandorului Alexandru Popişteanu comandantul grupului 7 vânătoare căzut pe front la începutul războiului. De asemenea am adăugat în capitolul *Evadarea de la Aiud* un scurt episod relatat de Sorin Tulea în legătură cu fratele meu în închisoare, care aruncă o mică lumină asupra vieţii în închisoarea Aiud unde Sorin Tulea era şi el deţinut pe atunci.

Acum aş dori să menţionez că această nouă ediţie nu ar fi putut fi publicată fără ajutorul oferit cu deosebită generozitate de câţiva prieteni din ţară şi din Franţa - preotul Maurice Bos. Ţin să le exprim aici toată gratitudinea mea.

De asemenea mulţumesc fratelui meu Radu Greceanu pentru unele sugestii foarte judicioase

---

[1] Vezi pagina 19.

de care, în parte, am ținut cont, precum şi Domnului profesor Neagu Dju- vara pentru amabilitatea cu care a acceptat să scrie prefața la acest volum şi mai ales pentru sprijinul moral pe care mi l-a dat în strădaniile mele de a scoate la lumină amintirea fratelui meu.

Mulțumiri aduc pe această cale şi domnului Şerban Constantinescu, muzeograf la Muzeul Național de Istorie a României pentru amabilitatea cu care mi-a pus la dispoziție unele date despre activitatea fratelui meu în timpul războiului şi mi-a facilitat fotografierea unor obiecte care au aparținut fratelui meu şi pe care le-am depus la Muzeul Național de Istorie. Călduroase mulțumiri aduc aici şi doamnelor Sandra Jitianu, nepoata mea şi Teodora Bărbulescu pentru ajutorul dat la pregătirea manuscrisului pentru tipar.

Martha Greceanu

PREFAȚĂ

Consider ca o mare cinste invitația ce mi s-a făcut, de a scrie o scurtă introducere la aceste Amintiri ale lui Tudor Greceanu. N-am acceptat decât cu multă sfială. Pentru mine, care am făcut războiul ca infanterist, ca sărman "pifan" a cărui maximă tehnicitate fusese să învețe, culcat la pământ, să ochească cu luneta goniometrică, acei aşi ai aviației care zburau la mii de metri altitudine cu viteze amețitoare şi doborau pe adversar (sau erau doborâți!) într-o fracțiune de secundă, păreau supraoameni - în tot cazul, oameni de altă speță, din altă lume.

După ce am citit amintirile lui Greceanu, precum şi câteva mărturii mai mult decât elogioase, entuziaste, ale unor foşti colegi ai lui, am înțeles că mă aflam în prezența uneia din acele ființe care, îmbinând excepționalul talent tehnic (sau, mai bine zis, sportiv!) cu o vitejie de tip medieval, intră din plin în categoria eroilor. Atunci, spun sincer că m-am simțit foarte mărunt, foarte nepotrivit pentru a vorbi despre o asemenea figură. Nu pot decât - fiindcă aparțin aceleiaşi generații şi am trăit aceleaşi dramatice evenimente - să încerc să schițez aici, pentru tinerele generații, lanțul acelor tragice întâmplări şi să evoc, din propriile mele amintiri, câte ceva din zbuciumul sufletesc prin care a trecut generația mea.

Cu toții ne dădusem seama, din momentul când, în septembrie 1939, Hitler dezlănțuise atacul german asupra Poloniei vecine, că riscam şi noi să fim târâți în război, - cum, cu ce prilej, la ce moment, nimeni nu putea şti. În ciuda vechilor noastre legături cu Franța, cu Marea Britanie, un curent de simpatie pentru Germania se răspândise în cercuri din ce în ce mai largi şi nu numai printre simpatizanții Mişcării Legionare şi nu pe această cale ar fi putut fi influențat Tudor Greceanu - Germania părându-ne a fi singura putere în măsură de a ne feri de bolşevism. Desigur "bomba" Pactului Ribbentrop-Molotov de la 23 august 1939 ne descumpănise un timp, totuşi, gândeam confuz, că fusese un "târg" de moment şi că Germania rămânea singura noastră garanție față de Uniunea Sovietică. Bănuiesc că Greceanu şi el atunci prin şcoli militare, trebuie să fi încercat cam aceleaşi sentimente.

Şi a venit apoi, la numai opt zile după surprinzătoarea prăbuşire a Franței, ultimatumul sovietic de la 26 iunie 1940 şi puțin glorioasa noastră capitulare după ce Hitler refuzase să intervină în vreun fel la Moscova - ceea ce ar fi trebuit să dea de gândit guvernanților noştri, că cedarea Basarabiei făcuse parte din "târgul" Pactului Ribbentrop-Molotov. Retragerea precipitată şi groaznic de umilitoare a armatei noastre din Basarabia şi Bucovina de nord fără să fi tras un foc de puşcă, ne-a umplut atunci de amărăciune, de umilire şi de îngrijorare pentru viitor. Reiese clar acest sentiment şi din notele lui Greceanu, care abia terminase stagiul de pilot de vânătoare. Iată deci în ce spirit am plecat noi la război în dimineața lui 22 iunie 1941: dorința de a reîntregi țara şi de a şterge ruşinea din anul precedent. "Şi nu era, zău, nimănui, în piept inima rece", cum zice poetul. Din acel moment, vrând-nevrând, soarta noastră era legată de succesul armatei germane şi se ştersese din minți amintirea nelegiuirilor săvârşite de Hitler în țări prietene sau chiar aliate, ca Cehoslovacia, Polonia, Iugoslavia - fără să mai vorbesc de legitimul nostru resentiment împotriva germanilor față de "Diktat"-ul de la Viena, care ne răpise jumătate din Transilvania. Adaug că, bineînțeles, nimic nu va filtra din atrocitățile comise de armata germană în înaintarea ei în Ucraina şi Rusia. Mai grav: nimic nu s-a ştiut atunci de măsurile neomeneşti ordonate de mareşalul Antonescu, de expulzarea în masă în Transnistria a evreilor şi țiganilor din Basarabia şi Bucovina - fapt de o excepțională gravitate care apasă şi acum asupra renumelui întregii națiuni - dar mărturisesc pe onoare că, în armată, nimic nu s-a ştiut de toate acestea; fireşte, nu se găseşte nici o aluzie în amintirile lui Tudor Greceanu.

În arma aviației, ocaziile de a colabora de aproape cu nemții erau mult mai dese decât în infanterie sau cavalerie. În cazul lui Tudor Greceanu a intervenit chiar un eveniment cu totul excepțional, anume cererea Comandamentului german, impresionat de extraordinara prestație a Grupului 7 Vânătoare la Stalingrad, de a îngloba temporar Grupul 7 Vânătoare în cea mai de frunte unitate germană de vânătoare, Flotila Udet, unde iarăşi, Greceanu şi tovarăşii săi de grup se vor dovedi de cea mai înaltă calitate şi ca tehnică şi în privința curajului.

Au venit apoi 23 august 1944 şi "răsturnarea alianțelor". Se cunoaşte părerea mea bine întemeiată: la acel moment nu se putea altceva - sau dacă continuam războiul alături de germani, pierdeam şi speranța că Aliații şi sovieticii ne vor restitui Transilvania de nord. Pe plan uman însă, se înțelege ce a trebuit să fie în sufletul acestor luptători care după 23 august s-au găsit de-acum în cerul Europei Centrale având ca adversari pe unii dintre cei alături de care luptaseră luni de-a rândul, zi de zi. Şi totuşi şi-au făcut şi acum datoria fară să crâcnească - şi Greceanu a mai înscris alte victorii la palmaresul său care face din el al treilea la rând din aşii aviației noastre de vânătoare.

Şi care a fost răsplata după război? Şaisprezece ani de închisoare şi torturi care l-au lăsat invalid pentru restul zilelor şi i-au scurtat viața. Şi imensa majoritate a românilor nu ştie de acestea sau

nu mai vrea să ştie. Iar dintre torţionari, fără îndoială unii se plimbă printre noi ţanţoşi şi neruşinaţi, ba probabil şi cuibăriţi prin casele celor pe care i-au schingiuit. Nu ştiu cum se mai pot spăla, cum se mai pot răscumpăra aceste ticăloşii care spurcă naţia întreagă. Sunt sigur însă că sufletul curat a lui Tudor Greceanu, acolo în lumea unde se află, nu cere răzbunare. **Ar vrea numai să se ştie.**

Aş mai face o mică remarcă, cunoscând insinuările viclene care circulau sub comunişti, cum că cei "de origine socială nesănătoasă" erau nişte profitori şi nişte "învârtiţi" ; m-a izbit printre camarazii şi comandanţii lui, citaţi de Tudor Greceanu, marele număr de nume tocmai dintre cei "de origine socială nesănătoasă": Cantacuzino, Ghica, Miclescu, Greceanu (Ştefan, din Muntenia, pe lângă Tudor, din Moldova), Brătianu, Romanescu, Agarici, Polizu-Micşuneşti, alţii... E drept că Aviaţia era un corp de elită, dar a fost cam acelaşi lucru la Cavalerie. E un amănunt, dar nu strică să se spună.

Aş dori, în încheiere, să resimtă tot cititorul aceeaşi emoţie continuă pe care am resimţit-o eu citind paginile care urmează, scrise cu atâta simplitate, atâta modestie, dar care ating uneori - parcă fără căutare - accente epice. De pildă, când descrie impresiile lui de pilot singur în avionul lui de vânătoare, trimis în întâmpinarea flotei de avioane de bombardament americane îndreptându-se spre Bucureşti sau Ploieşti, când descoperea deodată la orizont această "armada" de sute şi sute de fortăreţe zburătoare, fiecare cu mitraliere îndreptate în toate direcţiile. Impresia de neputinţă şi copleşire în faţa colosalei disproporţii între cele două părţi în luptă e admirabil redată. Sau, mai înainte, la altă pagină (spun cinstit că citind-o m-a podidit plânsul) unde descrie noaptea aceea de groază când piloţii ultimelor cincisprezece avioane de vânătoare rămase pe aerodromul de lângă Stalingrad, reuşesc în faţa tancurilor sovietice apărute subit în jurul aerodromului, inimaginabila ispravă de a decola în plină noapte cu cele cincisprezece Messerschmitt-uri odată... Două se ciocnesc şi explozia lor luminează fantastica scenă, iar Greceanu, înălţându-se în cabraj deasupra tancurilor inamice, are o ultimă viziune: căpitanul Apostolescu, de la Antiaeriană, continuând **să tragă singur la patru tunuri** - ştie că peste câteva clipe va fi strivit de tancuri, dar el aleargă, ca înnebunit, de la un tun la altul, în cămaşă, pe -20°C... Scena ar fi meritat penelul unui Goya.

Numai fiindcă au existat ieri un Tudor Greceanu şi un căpitan Apostolescu şi atâţia autentici eroi azi uitaţi, mai ştiu eu, în disperarea momentului actual, că neamul acesta al meu nu poate să piară.

Neagu Djuvara

DESPRE TUDOR GRECEANU
Figuri de martiri, de Banu Rădulescu

Înainte ca în țara noastră să se instaleze regimul comunist, România a avut mari personalități în diverse domenii de activitate (politic, social, cultural, profesional etc.). Lipsindu-se de ele, fiindcă nu se mai dorea "românism" ci comunism, planul Moscovei fiind pulverizarea României, aceste personalități au fost eliminate din viața țării. Şi nu oricum, ci blamate, insultate, calomniate, ucise în ultimă instanță. În locul acestor oameni de mare ținută, valorile noastre reale, comuniştii şi-au plasat nulitățile lor, grupate în aristocrația comunistă, cunoscută sub numele de nomenclatură.

A venit însă revoluția din decembrie 1989 şi, aşa cum țăranii prădați de pământ îşi cer acum pământul înapoi, sau casele cei cu case naționalizate, adică furate de comunişti, tot aşa marile noastre valori, oameni morți sau vii, pretind acum ***restitutio in integrum***.

În slujba acestei restituiri se află şi revista noastră. Am făcut acest lucru în câteva numere (vezi Iuliu Maniu, Gheorghe Brătianu, Ion Mihalache etc.), dar trebuie să ne îndreptăm atenția şi către alții, nume mai puțin notorii. Ei trebuie să intre neapărat în conştiința poporului nostru, fiindcă ei sunt exponenții unei vieți model. Aducând în discuție asemenea vieți, încercăm să mai înlăturăm zgura propagandei comuniste care, ani şi ani, a otrăvit creierele unor oameni simpli, neştiutori şi neinformați. Tragic e faptul că şi astăzi sunt oameni în vârstă de peste 40-50 de ani care repetă minciuni - lecțiile comuniştilor - convinşi că rostesc adevărul.

Această revenire la normal a minților nu e o operă uşor de înfăptuit. Ea va dura mulți ani de aici încolo şi nu ne facem iluzia că o publicație ca a noastră îşi va vedea efortul încununat cu succes.

Socotim însă că e de datoria noastră să aducem la vedere realele valori ale neamului nostru, vizând nu numai mari personalități deja notorii în adevărata noastră istorie, blamate cu obstinație de comunişti, ci şi pe alți oameni care au trăit în anonimat, dar care au fost de o exemplară ținută românească. Ei au înfruntat cu tot curajul pe comunişti. Nu şi-au precupețit viața. Fără ei, fară eroismul şi martirajul lor, s-ar fi stins poate de mult "flacăra de veghe" care certifică azi că mai existăm ca neam.

Unul dintre aceşti eroi-martiri pe care încercăm să-l prezentăm acum marelui public a fost TUDOR GRECEANU.

Banu Rădulescu
(Figuri de martiri, în "Memoria", nr. 23, martie 1998, p. 109)

Tudor Greceanu, de Vlad Zografi

Tudor Greceanu, născut în Bucureşti la 13 mai 1917, era descendent după tată dintr-o veche familie de boieri moldoveni şi după mamă era strănepot al lui Ion Ghica, unul din fruntaşii revoluției de la 1848, scriitor, economist, om politic şi diplomat de elită.

În 1919 familia se stabileşte la țară, la proprietatea lor din comuna Topliceni, județul Râmnicul Sărat, unde Tudor îşi va face clasele primare.

În 1928 intră la Liceul Internat din Iaşi. Intre 1936 şi 1939 el urmează Şcoala Pregătitoare de Ofițeri (SPO) din Bucureşti.

Din 1940 începe cursurile de perfecționare la Şcoala de Aviație de Vânătoare din Buzău şi apoi din Ghimbav. Tudor Greceanu este singurul care iese din şcoală cu 6 brevete: de pilot de vânătoare, de instructor de zbor, de pilot de bimotoare, de înaltă acrobație, de zbor de noapte şi de zbor fără vizibilitate.

În cursul războiului a fost decorat cu Ordinul Mihai Viteazu, Crucea de Fier germană, Pobeda sovietică şi cu unele dintre cele mai mari decorații româneşti. De asemenea, cu diverse ocazii, a primit brevetele şi insignele de pilot român, pilot german, pilot italian şi de pilot american[1].

Caracterul excepțional[2] al lui Tudor Greceanu, inteligența şi luciditatea sa, precum şi importanța documentară unică a mărturiei sale m-au îndemnat, în noiembrie 1994, să încep un şir de interviuri, sperând că ele se vor constitui într-o carte ce urma să stea alături de celelalte mărturii ale gulagului românesc. N-am apucat să-l vizitez pe Tudor Greceanu decât de patru ori. Grav bolnav, slăbit de suferință, îți lăsa impresia că întreaga sa ființă se concentrase în memoria lucidă pe care, cu o tărie de caracter şi o noblețe exemplară, mi-o punea la dispoziție cu credința că adevărul este valoarea supremă, iar restabilirea lui esențială datorie de onoare. Vreme de o lună, copleşit de personalitatea lui Tudor Greceanu, am asistat la o luptă împotriva neființei şi a uitării. Internat în spital la începutul lui decembrie, continua să spere că amintirile sale vor fi înregistrate integral. N-a fost să fie. Pe 29 decembrie a încetat din viață la spitalul Colentina. Relatarea lui Tudor Greceanu s-a oprit la momentul evadării de la Aiud (decembrie 1952).

*

Pe 5 noiembrie 1994, la ora 10 dimineața fix, intram prima dată în casa lui Tudor Greceanu. Atunci, ca şi în cele patru vizite care au urmat, m-am străduit să fiu cât mai punctual, spunându-mi că primul pilot român care zburase pe un avion cu reacție, un aviator care avusese la activ 6000 de ore de zbor pe timp de război şi care executase o mie de misiuni de luptă, aterizând de mai multe ori la limită de benzină, trebuia să aprecieze punctualitatea. După a doua amputare a piciorului drept, l-am găsit pe Tudor Greceanu îngrozitor de slab şi extenuat de suferință. Întreaga ființă i se concentra în acuitatea judecăților tranşante şi pătrunzătoare pe care, cu o energie nebănuită, simțea nevoia să le comunice. Aşa se face că proiectul inițial de a-i lua un interviu unicului supraviețuitor al evadării de la Aiud s-a transformat încă da la prima întâlnire: mărturiile lui trebuiau să constituie o carte.

Bineînțeles, starea sănătății lui Tudor Greceanu nu-i permitea să-şi scrie singur cartea, dar caracterul excepțional al unei vieți trăite în zona unde curajul absolut e obligat să devină fapt cotidian şi luciditatea sa intactă îmi dădeau încredere că, într-o bună zi, mărturia va fi completă şi grăitoare.

Încercăm să urmăm ordinea cronologică, aşa încât am început cu perioada războiului, continuând cu arestarea, reeducarea de la Canal... Relatările lui Tudor Greceanu erau de o precizie extremă. Mă prevenise de la început că îl interesau faptele detaşate de subiectivitate. Orice lapsus, orice festă jucată de memorie îl descumpăneau. Vorbindu-mi despre asasinarea unui aviator aflat în acelaşi vagon care îi transportase timp de o lună(!) pe deținuți de la Bucureşti la Canal (asasinul era brigadierul şef, un deținut de drept comun care îl pedepsise pe aviator pentru "crima" de a nu se fi ridicat în picioare şi a nu-l fi salutat atunci când îşi făcuse prima dată apariția, iar cadavrul pilotului a fost descoperit mai târziu în cuptorul de cărămizi al brigadierului şef), Tudor Greceanu a încercat timp de zece minute să-şi amintească numele pilotului, pentru ca, la următoarea întâlnire să mă anunțe triumfător că şi-l amintise.

Nu mi-a fost dat să întâlnesc un om la care eleganța dezarmantă cu care opera cu concepte

---

[1] Text Martha Greceanu

[2] Pagini publicate de Vlad Zografi in “Memoria”, nr 23, martie 198, p. 111-113; in “22”, anul VI, nr. 2, ianuarie 1995, p.8)

abstracte (studiase la Politehnică[1], fusese pasionat de filosofia matematică şi avea o impresionantă cultură filosofică) să se întâlnească cu o înzestrare tehnică ieşită din comun. În timpul detenției de la Jilava, după ce ziua dădea lecții de limbi străine (engleză, franceză, germană şi italiană) şi participa la discuții despre literatură şi istorie (încerca, împreună cu colegii de celulă, să studieze în context european evenimentele cheie din istoria veche a României), noaptea efectua mintal complicate calcule matematice pentru o invenție pe care, cincisprezece ani mai târziu, la ieşirea din închisoare, a brevetat-o. Mi se întâmpla să-l găsesc reparând aspiratorul sau un ceas defect, parcă pentru a-şi aduce aminte că, după ce fusese scos din armată în 1947, lucrase o vreme ca ceasornicar. De altfel, această formidabilă inventivitate dublată de îndemânare îl ajutase să evadeze de la Aiud.

Prin memoria, luciditatea şi caracterul său, Tudor Greceanu era fără îndoială un om incomod. Incomod pentru cei care îl condamnaseră, dar şi pentru unii dintre colegii săi de temniță. Cu toate acestea, nu l-am auzit nici o dată acuzându-i pe cei care cedaseră. Îmi repeta de fiecare dată că nu-i poți judeca, nimeni nu e obligat să reziste la tortură fizică sau psihică. Asta nu-l împiedica să păstreze cu precizie amintirea faptelor. Pe de altă parte, se simțea cu adevărat legat de marile caractere pe care le întâlnise în închisoare (între care N. Steinhardt şi Ion Ioanid), de medicii care salvaseră cu riscul propriei vieți nenumărați deținuți la Canal (dr. Simionescu, dr. Sarry, dr. Mihăilescu).

Transcriind convorbirile cu Tudor Greceanu, încercam să rămân cât mai fidel relatării, singurele intervenții pe care mi le permiteam fiind suprimarea repetițiilor şi scurtarea frazelor. Pe măsură ce transcriam, îi arătam textul, pentru a face corecturile. Încercam să nu-l obosesc, îmi dădeam seama cât suferea şi nu ştiam cum să-l menajez. Pe de altă parte, Tudor Greceanu simțea nevoia să vorbească, iar mărturia căpăta contur.

Condițiile în care consemnam cuvintele unui om aflat la limita rezistenței mă marcau. Cu timpul însă am înțeles că orice se potrivea cu caracterul lui Tudor Greceanu, numai compasiunea nu. Cu noblețe, sobrietate şi discreție, Tudor Greceanu interzicea categoric mila. Mă facea să simt că particip alături de el la o dramatică şi esențială misiune de supraviețuire - nu biologică, ci morală. Avea extraordinarul dar de a insufla încredere absolută celor din jur, aşa încât nu e de mirare că, în timpul războiului, un pilot care nu fusese antrenat pentru zbor fără vizibilitate îl însoțise într-o misiune de sacrificiu (era vorba de escortarea a 62 de avioane care transportau un spital militar) bazându-se în exclusivitate pe indicațiile lui.

Plecând de la Tudor Greceanu, tot ce mă înconjura părea derizoriu şi murdar. Eram convins că va rezista, eram convins că vom termina cartea. Mi se părea imposibil ca un om de tăria lui să moară, chiar dacă trupul devenise o anexă zdrobită şi dureroasă a gândurilor sale. În timpul războiului, aflat în zbor la o altitudine de 12.000 metri, un proiectil exploziv îi distrusese instalația de oxigen şi îşi pierduse cunoştința. Şi totuşi, printr-o minune, aterizase cu avionul pe burtă. De data asta, la spital, oxigenul nu l-a mai salvat. Mărturiile lui Tudor Greceanu s-au oprit în anul 1952, la relatarea evadării de la Aiud. Pe o foaie de hârtie păstrez multe din întrebările pe care aş fi vrut să i le pun despre evadare.

La una din vizite, m-am hotărât să întrerup şirul cronologic şi să-l rog să-mi vorbească despre curaj. În urma evadării, fusese de două ori condamnat la moarte, refuzase să facă recurs şi să ceară grațierea (a doua oară fusese dus chiar în fața plutonului de execuție). Mi-a vorbit mult şi cu căldură, intercalând printre amintirile din închisoare scene din război şi din copilărie, mi-a vorbit despre cărți. Despre filosofi, despre muzică, despre pictură (avea o extrem de rafinată sensibilitate plastică). La urmă, mi-a spus: "Mi se pare aşa de curios ca epava de om care am devenit să vorbească despre lucruri atât de frumoase..."

Vlad Zografi

[1] După ce a fost scos din cadrele armatei, Tudor Greceanu s-a înscris la Şcoala Politehnică unde a urmat cursurile până la arestare.

[1] Capitol scris de autor.

Tudor Greceanu, de Monica Lovinescu

A sosit până la Paris ştirea morţii, în Bucureşti, a lui Tudor Greceanu, nu ştiu însă dacă a ajuns până la... Bucureşti. Mă îndoiesc că va fi fost anunţată cu litere de doliu în presă. Şi mă îndoiesc cu temei.

Într-adevăr, în România, numele lui Tudor Greceanu n-a fost menţionat, după câte ştiu, decât de o singură publicaţie, "22", care i-a consacrat paginile sale de mijloc. Astfel, modelele noastre sunt sortite anonimatului. S-ar părea că am devenit incapabili să le mai căutăm altundeva decât printre caţavencii de ieri şi de azi, într-atâta am devenit de convinşi că ne situăm sub indefectibila pecete a deriziunii.

Tudor Greceanu ar fi putut, totuşi, să ne scoată din rubrica quasi-permanentă a caricaturii.

L-am văzut, prima oară, în "Memorialul durerii". În emisiunea nr. 33 din acest ciclu (transmis la ore înnoptate, spre a ne feri de epidemia posibilă a cinstei şi a dreptei cinstiri) a intervenit o voce aparte. A fostului pilot şi deţinut de excepţie Tudor Greceanu, unul dintre rarii care au încercat să evadeze de la Aiud. Tudor Greceanu, sau mai curând umbra lui, cu un picior amputat, cu trupul subţiat de boală, era întins pe un pat ocupând aproape tot spaţiul unei cămăruţe. Inerţia corpului părea însă dezisă de privire şi de voce. Dacă o bună parte a foştilor deţinuţi filmaţi de Lucia Hossu-Longin în acest rarisim repertoriu al curajului ne dovediseră de-a lungul ciclului televizat că am fost în stare să ne opunem flagelului comunist, discursul lor nu evita totdeauna - şi nu era anormal - formulările convenţionale ale acestui curaj. Nimic asemănător la Tudor Greceanu.

Concis, riguros, tăios şi dispreţuind orice clişeu de limbaj, chiar şi pe cele înnobilate de sângele vărsat pentru ele, Tudor Greceanu se arăta din primele cuvinte, un aristocrat al suferinţei, pentru care, din moment ce a fost dat cuvântul de onoare, nu mai există întoarcere înapoi, el trebuie respectat până la capăt. Capătul nefiind doar acela al morţii, ci, poate mult mai greu de suportat, al chinului fără remisiune, al umilinţei cotidiene. Şi neacceptate.

Orice i s-a putut lua în temniţă lui Tudor Greceanu: a fost supus regimului de înfometare de la Aiud ; după ce a încercat să evadeze a fost lăsat 48 de ore, în plin ger, cu picioarele într-o găleată de apă care, îngheţând i-a oprit circulaţia; orice, doar demnitatea nu. La procesele lui, sigur că va fi condamnat la moarte - el şi nu procurorul acuza. El înşiruia pentru memoria viitorului (credea pe acea vreme în capacitatea de mântuire a neamului său - se mai înşeală şi eroii, poate mai ales ei) numele tuturor schingiuitorilor, anchetatorilor, gardienilor, directorilor de închisori făptuitori de fărădelegi.

Lucia Hossu-Longin îşi încheia comentariul cu o dezvăluire care, presupunem, va face vâlvă: cumplitul Ştefan Koller, comandantul penitenciarului Aiud din 1953 până în 1958, nu se găsea, cum se crezuse, emigrant în Statele Unite, ci prospera, făcând afaceri, în plin Bucureşti. Îi erau filmate locuinţele din cartierele de lux.

Tudor Greceanu locuia, evident, la periferie.

Emisiunea ne fusese transmisă de Ion Ioanid, alt senior al chinului românesc, al cărui volum IV din "închisoarea noastră cea de toate zilele" (Ed. Albatros) tinde să fie trecut cu vederea. După ce am văzut emisiunea, am început să frunzăresc cu febrilitate ziarele din ţară ajunse până aici, doar-doar voi da, după data transmisiei (era vară), peste titlurile de-o şchioapă, anunţând o anchetă, pentru a verifica dacă vestea, ţinând de-a dreptul de senzaţional, se confirmă sau nu. Am răsfoit degeaba. Nimic.

Ne-am săturat, deci, şi de "procesul comunismului" şi de jalea victimelor. Călăii se pot plimba liniştiţi printre noi. Victimele pot să moară. Nu le mai pomenim. Când ne arătăm nostalgici ai tiraniei trecute, ne apucă echidistanţa sau apatia, lehamitea, un fel de somnolenţă a atitudinii. Nu e bine văzut, nu e elegant acum să te referi la criterii morale (ce morală în politică?), să te încăpăţânezi a reclama decomunizarea. N-a spus până şi Michnik la Sinaia, cu mult ecou la Bucureşti, că aşa ceva ar fi de-a dreptul nesănătos, sau irealist, sau amândouă? Nu prefaţase el versiunea franceză a cărţii lui Jaruzelski, alături de care apăruse şi la televiziune (tot la cea franceză)? Conlucrarea cu foştii comunişti n-a început să facă parte (cu excepţia Cehiei şi a Germaniei) din peisajul estic? Nu afirma, recent, Petre Roman că "poliţia politică" n-a dobândit adevărata ei amploare decât prin anii '70, sutele de mii de victime ale valurilor de teroare revărsându-se din anul 1948 încoace fiind probabil simple fantasmagorii ale anticomunismului primar şi visceral ?

A doua oară l-am văzut pe Tudor Greceanu la Bucureşti. De-adevăratelea. O "vizită" între coşmar şi sublim. Coşmar: cămăruţa în care de-abia te puteai strecura. Coşmar: trupul împuţinat, ca de copil, şi piciorul amputat, acoperit de capătul pijamalei, prinsă cu un ac de siguranţă, camuflând absenţa.

Sublim: capul, chipul omului aceluia. Numai lumină, inteligenţă, luciditate. Sublim: vocabularul său de imensă stringenţă intelectuală, fără sentimentalism, milă de sine sau eroisme declamate.

Sublim: excepția ca firesc.

E cea mai puternică impresie cu care m-am întors din Bucureştiul toamnei trecute.

Modele deci existau. Mai există încă. Dacă ne-am întoarce fața spre ele, dacă le-am da ascultare, poate că am ieşi din toropeala aceasta de lânced venin.

Unul dintre aceste modele, Tudor Greceanu, a dispărut dintre noi. Şi de această dispariție suntem (o cred fără nici o exagerare) cu toții vinovați.

Țărâna îi va fi sigur mai uşoară decât viața petrecută în suferință şi muțenie. El ştia să vorbească, noi nu ştim să-l ascultăm.

Supraviețuirea noastră, a celorlalți, riscă să fie mai puțin uşoară dacă lăsăm martorii să se stingă rând pe rând, în indiferența generală. Când va veni vremea arhivelor, deoarece de venit va veni, vom cădea iar peste marile "pete albe" ale Istoriei.

A murit Tudor Greceanu, iar noi am pierdut încă un prilej de a redeveni ceea ce poate am fost odată, ceea ce în orice caz el a fost: oameni întregi, în deplinătatea răspunderii noastre.

A murit la Bucureşti, la sfârşitul lui decembrie 1994 Tudor Greceanu. Când va sosi această veste până la .... Bucureşti ?

Monica Lovinescu

(Reprodus din săptămânalul "22", nr.2, 11-17 ianuarie, 1995, p.I)

PARTEA I - UN OM NĂSCUT SĂ FIE EROU

ÎNAINTE DE RĂZBOI[1]

De un an bântuia războiul în Europa şi în Africa de Nord. Franța capitulase în 27 de zile în fața incredibilei forțe germane moderne. Polonia fusese spulberată în 14 zile. Cehoslovacia ocupată. Iugoslavia cucerită fulgerător. Olanda ocupată, Danemarca ocupată, Țările Baltice închinaseră drapelul, iar svastica germană flutura pe tot mai multe catarge.

Teritoriul țării noastre fusese amputat ultrarapid. În primăvară, Basarabia şi Bucovina, apoi Cadrilaterul şi numai câteva luni mai târziu Ardealul de nord desăvârşiseră marasmul general care copleşise întregul popor român în 1940.

Ascultasem la radio comunicatele sinistre care dădeau publicității aceste tranzacții ce din vârful condeiului ciopârțeau şi înstrăinau parte din teritoriul țării, cu tot trecutul lui istoric, pentru care luptaseră şi muriseră atâtea sute de mii de buni români. Tot ce fusese atâtea zeci de ani "**sfânt**" era acum "**vândut**" fară opoziție la masa verde, ca şi cum n-ar fi avut nici un cuvânt de spus, ca şi cum nu s-ar fi făcut atâtea sacrificii ca să avem o armată națională, cu soldați şi ofițeri, cu tunuri, tancuri, avioane, nave şi drapele.

În şcoala militară ni se spusese şi ni se repetase că menirea armatei este de a apăra cu prețul vieții fiecare palmă din pământul patriei.... Toate cântecele patriotice, toate cărțile copilăriei, toate discursurile înflăcărate spuneau: "Nici o palmă nu dăm". Şi acum? ... Să fie toate acestea vorbe?

În primul moment, la cedarea Ardealului sub Dictatul de la Viena, cuprinşi de revoltă, un grup de câțiva ofițeri au pus pe masa comandantului Şcolii de Perfecționare de la Ghimbav demisia din cadrele active ale unei armate care nu este lăsată să lupte pentru a apăra teritoriul întregit cu atât de grele sacrificii.

Comandantul şcolii, comandor av. Traian Piele a respins demisiile în bloc, recunoscând cu regret legitimitatea acestei porniri, dar ne-a spus că nu ne poate primi demisiile înainte de a ne atrage atenția asupra laşității de care am da dovadă, sustrăgându-ne de la ceea ce va urma după toate aceste cesiuni teritoriale, adică războiul.

Ştiam că ne aşteaptă un război al Germaniei contra Uniunii Sovietice (nu ştiam cine şi când îl va începe) şi bănuiam că acesta va avea grave implicații pentru noi. Nu ne gândeam la o participare efectivă "militară" la operații, având în vedere marea diferență de putere între noi şi ruşi. Speram mai degrabă într-un conflict între noi şi unguri, unde şansele noastre de succes erau de luat în considerare.

[1] Capitol scris de autor

Drumul celor puțini. [illegible] ?

Prefață. ---- --- ----

I - Flotila mamă

Războiul de un an bântuie în Europa și în Africa de nord. Franța capitulase în 27 de zile în fața incredibilei forțe germane moderne. Polonia fusese spulberată în 14 zile. Cehoslovacia ocupată, Iugoslavia fusese cucerită fulgerător, Olanda ocupată, Danemarca ocupată, Țările Baltice închinaseră drapelul iar svastica germană flutura pe tot mai multe catarge.

Teritoriul țării noastre fusese amputat ultrarapid. Într-o primăvară Basarabia și Bucovina, apoi unilateral și numai câteva luni mai târziu Ardealul de nord desăvârșise marasmul general care copleșise întregul popor român în 1940.

Ascultasem la radio comunicatele sinistre care dădeau publicității aceste tranzacții care din vârful condeiului ciopârțeau și înstrăinau parte din teritoriul țării, cu tot trecutul lui istoric, pentru care luptaseră și muriseră atâtea sute de mii de buni români. Tot ce fusese atâtea zeci de ani proclamat „Sfânt" era acum „vândut" fără opoziție la masa verde, ca și cum n-am fi avut nici un cuvânt de spus, ca și cum nu s-ar fi făcut atâtea sacrificii ca să avem o armată națională, cu soldați și ofițeri, cu tunuri, tancuri, avioane noi și drapele.

În școala militară ni se spusese și ni se repetase că menirea armatei este de a apăra cu prețul vieții fiecare palmă din pământul patriei.... Toate cântecele patriotice, toate cărțile copilăriei și didactice, toate discursurile înflăcărate spuneau: „Nici o palmă nu dăm" - Și acum ?... Să fie toate astea numai vorbe? ....

Într-un prim moment, la cedarea Ardealului sub dictatul de la Viena cuprinși de revoltă, un grup de câțiva ofițeri puseserăm pe masa comandantului Școlii de Perfecționare la Cișmigiu, demisia din cadrele active ale unei armate care nu este lăsată să lupte pentru a apăra teritoriul întregit cu atât de grele sacrificii de un mileniu.

Comandantul școlii Comandor av. Pădea Traian a respins demisiile în bloc, recunoscând cu regret legitimitatea acestei porniri, dar ne-a spus că nu ne poate primi demisiile înainte de a ne atrage atenția asupra lașității de care am da dovadă, sustrăgându-ne de la ceea ce va urma după toate aceste cesiuni teritoriale, adică războiul.

Știam că ne aștepta un război al Germaniei contra Uniunii Sovietice (nu știam cine și când îl va începe) și bănuiam că acesta nu avea grave implicații pentru noi. Nu ne gândeam la o participare efectivă „militară" la operații, având în vedere marea diferență de putere între noi și ruși. Speram mai degrabă într-un conflict între [illegible]

Prima pagină a manuscrisului redactat de autor (cpt. av. Tudor Greceanu) în penultimul său an de viață (1993).

Într-adevăr, rezulta din spusele comandantului şcolii că aceste amputări făceau sigură, în cel mai apropiat viitor, o intrare necesară a României în război pentru a şterge ruşinea politicienilor noştri incapabili şi pentru întregirea teritoriului şi revanşa zdrobitoare asupra celor care cutezaseră să-l cotropească.

Eram toți conştienți că războiul european bate şi la uşa noastră, că instabilitatea noastră ne menține pe muchie de cuțit şi că precipitarea vertiginoasă a evenimentelor externe trebuie să ducă la modificări cruciale în politica duplicitară şi desuetă a regelui Carol al II-lea şi a partidelor politice, atât de vinovate.

Acest lucru s-a întâmplat mai repede decât credeam.

Abdicarea regelui Carol al II-lea în favoarea fiului său Mihai, venirea guvernului legionar la putere, preluarea conducerii statului de către generalul Ion Antonescu, sunt tot atâtea evenimente care s-au succedat vertiginos tocmai în perioada când se organiza în mare grabă festivitatea de brevetare a noilor piloți de vânătoare care urmau să fie trimişi unităților combatante. Un mănunchi de ofițeri (puțini activi şi cei mai mulți rezervişti), subofițeri activi şi de rezervă am fost repartizați primei flotile de vânătoare a țării la Bucureşti-Pipera.

Despre generalul Antonescu ştiam - ca toată lumea de altfel - destul de puține: ştiam că e cavalerist, că era un ofițer de stat major de mare valoare, care-şi făcuse dovezile ca maior în războiul din 1916 - 1918 la statul major al armatei mareşalului Prezan; mai ştiam că fiind foarte curajos şi plin de personalitate, făcuse opoziție fățişă lui Carol al II-lea şi amantei lui, d-na Lupescu, motiv pentru care suportase consecințele cele mai grave şi în ultimul timp era cu domiciliu obligatoriu la Bistrița. Ştiam că era un naționalist convins - ştiam că deşi simpatizant, nu fusese niciodată legionar - era un om foarte auster şi autoritar, nu râdea niciodată şi avea părul roşcat. Cam asta ştia lumea despre el şi-şi punea speranța în patriotismul şi inteligența lui de care nimeni nu se îndoia.

Pe regele Mihai I îl cunoşteam, fusesem colegi la Şcoala Pregătitoare de Ofițeri, de pe atuncea manifesta un viu interes pentru motoare şi aviație.

Odată cu intrarea României în tabăra naționalistă patronată de axa Roma - Berlin - de fapt Germania hitleristă - conflictul posibil cu Ungaria devenea momentan imposibil; în schimb, se contura din ce în ce mai precis eventuala noastră participare cu toate mijloacele economice şi militare la conflictul armat ce se dovedea iminent între Germania şi Uniunea Sovietică.

Se crease încet - încet un curent de opinie care devenea din ce în ce mai puternic în favoarea acestei participări, pe de-o parte pentru a cuceri Basarabia, pe de altă parte pentru a participa la lupta dusă de forțele ordinii şi civilizației împotriva terorismului comunist şi insidios.

Asistasem ca proaspăt sublocotenent, în 1939, la venirea pe aerodromul Otopeni, a fugarilor aviatori polonezi cu avioane foarte moderne.

Ii văzusem, perfect echipați, pe avioane de primă mână găurite de gloanțe şi schije şi fusesem impresionați de calitățile lor profesionale. Când însă ne-am exprimat în fața lor mirarea că o astfel de aviație a fugit aşa de uşor din fața luptei, ei ne-au explicat că "noi habar n-avem ce înseamnă Messerschmitt 109 şi că nu doresc vreodată să aflăm, căci abia atunci vom înțelege".

Am constatat cu surprindere că vorbind despre Messerschmitt[1] păreau cuprinşi de un tremur involuntar ca o panică mistică, de ai fi spus că se găsiseră în fața fulgerelor lui Jupiter şi am presupus că această psihoză colectivă trebuia să aibă o bază obiectivă, aşa încât auzisem despre Messerschmitt multe minciuni înainte de a-l vedea efectiv.

Păstrasem totuşi pentru polonezi o stimă mare, căci în felul lor, bine sau prost, totuşi dăduseră ochii cu inamicul puternic, se bătuseră, găurile din avioane o dovedeau, supraviețuiseră şi cu avioanele avariate ajunseseră totuşi până la Otopeni. Dar noi ? ... În cazul unui război cu ruşii, acest colos necunoscut, sălbatic şi înspăimântător, după prima întâlnire şi luptă aeriană câți şi cine vor supraviețui?...

Şi apoi războiul e lung şi "ulciorul nu merge de multe ori la apă"...

Credeam că dacă totuşi va fi război, el va fi pentru noi până la recucerirea Basarabiei, care nu poate dura prea mult, şi astfel România cu idealul împlinit va termina lupta, după care îşi va vedea de celelalte treburi, Ardealul! Nu consideram nici un moment că am putea duce până la sfârşit un război cu un inamic atât de disproporționat, care de altfel, credeam, va ceda repede (ca şi Polonia, ca şi Franța,

---

[1] Messerschmitt 109 - avion de vânătoare (30 000 exemplare între 1937 şi 1945) realizat de inginerul german Willy Messerschmitt (Frankfurt am Main 1898 - Munchen 1978), specialist în aeronautică, care a condus o uzină de producție de avioane foarte importantă (Augsburg). Messerschmitt a realizat şi primul avion de vânătoare cu reacție (Me 262) care, conceput în 1938, a fost utilizat în lupte abia în noiembrie 1944. La terminarea războiului Messerschmitt şi-a continuat cariera în Spania, în Germania şi în Egipt.

Belgia sau Olanda) în fața forței de netăgăduit a armatei germane, care nu avea de ce să se mai încurce şi să mai recurgă la noi ca luptători.

Pentru fiecare din noi, războiul apărea mai mult ca o chestiune de performanță profesională, o competiție de valoare, o încleştare față de care simțul onoarei ştirbite, al demnității şi cinstei era pentru moment mai puternic decât răsuflatul patriotism, - căci "patria" dovedise că cedează mai uşor decât noi propriul său teritoriu, iar problema Ardealului, unde într-adevăr am fi plecat cu avânt de zmei, pentru moment nici nu se punea de către mândra noastră țară, care făcuse alianță cu principalul răpitor al Ardealului şi proclama eternitatea sentimentelor de dragoste reciprocă.

Fusesem crescuți, ca toată generația noastră, de părinți care participaseră la 1916 - 1918, în ura pentru nemți, dar nu în dispreț, ci în respectul față de forța şi disciplina lor militară şi față de însuşirile poporului german, al culturii şi creației lui de cultură şi civilizație tehnică.

Acum eram aliați cu ei; nişte aliați de nevoie, tratați de nemți ca nişte rude sărace, dar cu toată curtoazia diplomatică, din cauza nevoii care o aveau de România ca bază de plecare la atac, ca rezervă de hrană pentru armată şi ca rezervă de benzină. În politețea lor se simțea reproşul față de trecut şi superioritatea celui care pleacă la o treabă cu un aliat slab şi nepregătit, de care însă nu se poate lipsi.

Nu trecuseră decât douăzeci de zile de când, pe vreme de toamnă frumoasă, la Ghimbav, lângă Braşov, schimbaserăm petlițele bleu-ciel ale aviației de observație, cu petlițele verde închis ale piloților de vânătoare.

Ca tânăr sublocotenent - abia de un an şi ceva - rămăsesem plin de admirație la imaginea piloților cu petlițe verzi, după care întorceam capul pe stradă, pentru a vedea cum sunt făcuți, cum se mişcă, cu ce se deosebesc de ceilalți oameni şi cum se pot cunoaşte din afară acele însuşiri cu care sunt dotați zburătorii singuri la bord, pe avioanele cele mai rapide şi mai maniabile din câte a creat geniul omului... şi care se bat în lupte aeriene aşa cum citisem de atâtea ori...

Purtam acum la rândul meu râvnitele petlițe verzi, bănuiam că acum poate alții mă priveau cum privisem eu piloții de vânătoare şi mă străduiam să arăt aşa cum aş fi vrut să fiu.

Îmi dădeam perfect seama că nu eram cu nimic diferit de ce fusesem acum un an şi, deci, de toți ceilalți aviatori şi că nici pe de parte nu reuşisem să capăt siguranța de sine, nici superioritatea olimpiană a celui ce consideram eu că trebuie să fie pilotul de vânătoare.

Nu aveam antrenamentul necesar siguranței şi degajării pilotului care zboară pe un avion cu un singur loc (deci nu poate fi instruit de altul pentru a împărți cu el răspunderea - măcar a primului zbor).

Pilotul care zboară prima dată pe un avion nou, necunoscut, după ce l-a examinat cu atenție la sol, zboară cu măiestrie absolută, desființând fără sfială dimensiunile tradiționale ale semenilor săi, învingând fără frică toate propriile sale rețineri, afirmând cu putere calitățile sale supraomeneşti, cu calmul suveran al zeilor, modest, pentru că de cele mai multe ori este inconştient de propria lui valoare.

Eu ştiam că n-am suficient antrenament de zbor. Puținele ore de zbor pe care le făcusem în şcoli şi la unitate pe diferite tipuri de avioane şi în finalul Şcolii de Perfecționare, pe avion de vânătoare PZL 11B, deşi îmi oferiseră titlul de pilot de vânătoare, mi se păreau cu mult insuficiente pentru a-mi da stăpânirea şi siguranța la care aspiram şi care ştiam totuşi că există în posibilitățile mele viitoare, aşa cum existau, desigur, la cei pe care continuam să-i admir şi care făcuseră deja dovada lor.

Mă întrebam dacă voi fi cândva un bun pilot de vânătoare şi dacă împrejurările îmi vor oferi posibilitatea de a-mi dezvolta pe îndelete însuşiri care, după mine, erau în primul rând o chestiune de antrenament, de inteligență şi de curaj. Cap ştiam că am destul de bun, curajul nu-mi lipsea, dar ştiam că datorită trecerii prea repezi de pe un tip de avion pe altul, care erau tot mai rapide şi mai moderne, duc o grea lipsă de antrenament şi că, de la ceea ce eram la ce aş fi vrut să fiu, mai era încă foarte mult de făcut.

Iată de ce priveam cu legitimă bucurie, dar şi cu oarecare îngrijorare, repartizarea mea la Flotila 1 Vânătoare Bucureşti - Pipera, care era singura flotilă de vânătoare din țară dotată cu avioane ultramoderne, la care eu nu îndrăzneam nici să privesc, până nu voi fi perfect stăpân pe PZL. Le văzusem de departe zburând la mare înălțime, cu viteze uluitoare care mă făceau să visez, întrebându-mă dacă voi ajunge oare şi eu vreodată să zbor pe asemenea bolizi care presupuneam că trebuie să pretindă calități de pilot cu mult deasupra a ceea ce eu credeam că pot momentan.

Într-adevăr, privind de jos o patrulă de asemenea bolizi, care străbătea peste norii vătoşi albastrul intens al cerului de toamnă, păreau ca nişte bacili săgetători, cu viteză incredibilă, pentru care înălțimea şi depărtările păreau nişte dimensiuni neglijabile, iar siguranța şi maiestatea zborului dădeau celor ce pilotau prestigiul olimpian al zeilor aerului românesc.

Mă întorceam cu mintea în trecut... În şcoala de ofițeri şi apoi la şcoala de vânătoare avusesem instructori de zbor piloți de vânătoare: Marin Ghica, Radu Gheor- ghe Georgescu (Scândurică), Stamatiu, Florică Lăzărescu şi apoi la Perfecționare: Pâclea - comandantul şcolii, Ionaş, Emil Droc, Goe Şahim, Comănici, Vizitiu, Țucu Berceanu, Victor Cipu, Pompiliu Georgescu, Suciu etc. Toți aceştia erau pentru mine coloşi, oameni care au fost şi în parte mi-au rămas până astăzi modele intangibile de piloți

şi de oameni înzestraţi cu însuşiri cu totul excepţionale.

Căpitanul Marin Ghica, de exemplu, era pilot de vânătoare în 1937 şi mi-a fost primul instructor de zbor, cel care mi-a deschis calea celei de-a treia dimensiuni a spaţiului şi cred că avea o vocaţie incontestabilă de creator de zburători. El avea să joace în cariera mea un rol de placă turnantă în toate împrejurările cruciale care au determinat evoluţia mea profesională şi omenească. Om extrem de serios, foarte sever şi temut, puţin la vorbă, excelent pilot, nu spunea niciodată decât în mod sibilic ce gândeşte, dar avea o intuiţie care ţinea de miracol şi de o cunoaştere a oamenilor care îl determina ca de multe ori să ia hotărâri pe care neînţelegându-le ne uimeau, dar a căror dreptate o cuprindeam mult mai târziu.

Îmi amintesc, între altele, că, fiind tânăr sublocotenent abia ieşit din şcoala militară, repartizat la cererea mea la Iaşi la flotila de observaţie, avusesem un mic conflict, mai mult comic, cu comandantul meu de escadrilă, cpt. av. Arnăutu, cu care mă bârâiam în noaptea de Crăciun din cauză că noi "tinerii" piloţi nu eram admişi, din ordinul comandantului Flotilei - comandorul Ermil Gheorghiu -, să zburăm ca piloţi pe avioanele din dotarea flotilei IAR 37.

Căpitanul Marin Ghica fusese trimis "pe zonă" chiar pe aerodromul nostru de la Iaşi, la comanda unei escadrile de vânătoare cu avioane PZL 11. El îmi fusese instructor de zbor şi îmi devenise un prieten bun, aşa că am discutat cu el cauzele micului incident. A ascultat fără nici un comentariu şi în final a spus o singură frază: "Dă-i dracului de miopi - dacă aş fi sigur că nu-ţi fac un rău faţă de şefii tăi ierarhici, ţi-aş da chiar acuma un PZL să faci câteva ture ca să-i laşi cu gura căscată, căci ştiu precis că nu l-ai rupe".

Această frază a lui Marin Ghica, încrederea lui în mine - şi ştiam că Ghica nu prea greşea în cunoaşterea oamenilor - a fost primul imbold care m-a determinat să-mi încerc norocul şi să solicit plecarea la Şcoala de Perfecţionare Buzău pentru a face Vânătoarea şi să perseverez apoi până am obţinut detaşarea, în februarie 1940.

Acum terminasem şcoala, eram la rândul meu pilot brevetat de vânătoare, obţinusem paralel cu brevetul de vânătoare brevetele de instructor de zbor, de bimotorist de zbor de noapte, de zbor fără vizibilitate, de înaltă acrobaţie şi le fusesem, propriilor mei colegi, profesor de navigaţie aeriană şi de instrumente de bord.

Toate acestea se terminaseră într-un timp incredibil de scurt. 1 octombrie 1940! Iată-mă îmbrăcat în mare ţinută, aşteptând împreună cu alţi ofiţeri şi subofiţeri să fim primiţi pentru prezentare la comandantul Flotilei 1 Vânătoare pe aerodromul Pipera.

Cu mine era Radu Dumitrescu, Rudy Reineck, Vintilă Brătianu, Ion Dicezare, Ion Mucenica, Ion Panait, Ion Mălăcescu, Tiberiu Vinca, Gh. Lungu, Aurel Vătămanu, Condruţ Igescu, Carol Podgureki şi încă alţii.

În acea zi ploioasă de toamnă, aveam tracul celor care ştiu că întorc o pagină crucială în cariera de piloţi militari şi în soarta pe care le-o rezerva viitorul.

Ceremonialul: prezentare, strângeri de mână, scurt discurs asupra îndatoririlor noastre în această unitate de elită, asupra îndatoririlor noastre profesionale ca piloţi de vânătoare. Iarăşi, scurtă informare a comandantului asupra nivelului nostru de pregătire ca piloţi şi suntem încunoştinţaţi că vom fi provizoriu repartizaţi la escadrila de antrenament, pentru verificare şi antrenament şi, apoi, la aprecierea comandantului acestei escadrile, cpt. Ion Stănescu, vom fi repartizaţi la escadrilele combatante operative. Alte strângeri de mână, bun rămas şi... la treabă.

Flotila 1 Vânătoare - flotila mamă - fusese până nu de mult singura flotilă de vânătoare din ţara noastră. Odată cu începerea războiului în Europa, România achiziţionase de la englezi o escadrilă de Hurricane (care acum se găsea la Mamaia şi avea sarcina operativă a protecţiei litoralului, odată cu iminenţa conflictului cu Uniunea Sovietică), care împreună cu două escadrile de Heinkel 112 de vânătoare, constituiau Grupul 5 Vânătoare şi ţineau tot de Flotila 1 Vânătoare. Pe de altă parte, fabrica din Braşov începuse să livreze în ritm mai susţinut avioane de vânătoare IAR 80, care în 1937 erau în pas cu cele mai moderne avioane din lume, dar care acum erau depăşite, dar totuşi mult superioare PZL-ului[1].

Datorită acestui aflux de material volant şi formării rapide a numărului corespunzător de piloţi, Flotila 1 Vânătoare făcuse pui ; în felul acesta se născuse Flotila II Vânătoare, sub comanda comandorului Titi Tănăsescu, cu sediul la Turda (problema Ardealului) şi Flotila III Vânătoare, cu sediul la Galaţi (problema Basarabiei) comandată de comandor av. Mache Mărăşescu. Toate cadrele cu vechime din aceste flotile "pui" proveneau din Flotila I Vânătoare, aşa încât aceste două flotile noi constituiau faţă de "mamă" o familie foarte strânsă şi cu multe ataşamente. Flotila II Vânătoare avea două grupuri de IAR 80 şi un grup de PZL 24 (cu cabină închisă). Flotila III Vânătoare avea un grup de IAR 80 şi două grupuri de avioane PZL 11F, provenite din vechiul material al Flotilei I Vânătoare

[1] Avion de vânătoare polonez cumpărat de România înainte de război.

Bucureşti - Pipera.

*

Aceasta era situaţia când am sosit la Flotila I Vânătoare. Ea avea: Grupul 2 Vânătoare cu PZL 11F (deplasată atunci pe zonă la Boteni-Prahova) ; Grupul 5 Vânătoare cu Heinkel 112; Escadrila 53 Vânătoare Hurricane, la Mamaia şi Grupul 7 Vânătoare care momentan nu avea avioane deloc şi nici piloţi, dar urma să se înfiinţeze cu avioane Messerschmitt 109E, care veneau din Germania.

În afară de acestea flotila mai avea: o escadrilă de experienţe comandată de cpt. Marin Hulea, unde se făceau toate experimentele de avioane, aparatură, utilaje, armament etc., care ţinea de aviaţie şi care depindea administrativ de flotilă şi operativ direct de minister; o escadrilă de antrenament, comandată de cpt. av. Ion Stănescu, dotată cu tot felul de avioane vechi şi noi, care avea sarcină de pepinieră pentru piloţi, cu un fel de salată de avioane pe care puteau zbura pentru a-şi face orele prevăzute de regulament piloţii mai bătrâni din cadrele administrative ale flotilei (nu toţi erau piloţi de vânătoare) şi o escadrilă depozit care în principal avea trupa afectată la deservirea serviciilor flotilei şi era comandată de un căpitan bătrân de infanterie, uitat de Dumnezeu între cadrele active ale armatei.

În afară de Flotilă, pe aerodromul Pipera mai exista, bineînţeles în construcţii separate şi distincte, Centrul medical al aviaţiei, care făcea tuturor aviatorilor cunoscuta şi temuta vizită medicală de toate specialităţile, printre care tot felul de teste fiziologice, care pentru vânători erau foarte riguroase. De asemenea, era Comandamentul şcolilor, o instituţie care tutela toate şcolile din cadrul aviaţiei militare şi funcţiona ca o componentă a Ministerului Aerului. Acest comandament era condus de generalul Scarlat Rădulescu şi practic noi, cei mici, nu prea avusesem vreodată de-a face cu birourile lui.

Divizia a II-a aeriană era comandată de generalul Gh. Vasiliu, care cântărea o jumătate de tonă, era un om de care toată lumea se ferea, căci era un tip răutăcios, nedrept, capricios, care considera că trebuie să-şi facă simţită prezenţa - de altfel cam inutilă - printr-o răutate care devenise proverbială. Era supranumit G.V. Mai exista un hangar foarte mare, cu ateliere vaste, anexă în jurul lui, care aparţinea unei întreprinderi industriale cu numele de ASAM Pipera (Atelierele speciale aeronautice militare), care era cea mai activă dintre întreprinderile industriale care deserveau în Bucureşti aviaţia şi în special pe cea de vânătoare. În sfârşit era Centrul de instrucţie al aviaţiei, care ocupa o clădire destul de mare şi coordona pe întreaga ţară programele şi materialele de instrucţie aeriană ale personalului navigant, tehnic şi terestru.

Dacă socotim aerodromul Pipera ca pe un dreptunghi cu o bază mică sprijinită pe calea ferată Bucureşti-Constanţa şi cealaltă pe oraş, sau mai bine zis pe şoseaua Herăstrău, unităţile de mai sus erau repartizate astfel:

Pe latura de nord se aflau, de la vest la est, clădirile mari şi moderne ale Flotilei I Vânătoare, ASAM-ul Pipera, un bazin de înot, şase hangare din beton având între ele turnul de comandă şi hangarul escadrilei de experienţe sprijinit pe calea ferată Bucureşti-Constanţa.

Pe latura de est era numai o cabană a radiofarului de aterizare şi o "butâ" pentru reglajul armamentului de bord.

Pe latura de sud (spre oraş) erau de la vest la est Divizia a II-a a lui G.V., un hangar al centrului de instrucţie şi două hangare ale Grupului 5 Vânătoare din Flotila I.

Pe latura de vest erau de la sud spre nord, Comandamentul şcolilor, Centrul de instrucţie al aviaţiei, Centrul medical al aviaţiei şi, în sfârşit, lângă poarta de intrare a flotilei, o clădire mică, nouă, a corpului de gardă destinat pazei aerodromului.

Aerodromul Pipera, deşi mic, şi neavând pistă betonată de aterizare, ci doar o platformă betonată în faţa hangarelor de pe latura de nord, lată de 20m, era un aerodrom bun, dar prea aproape de oraş; era înconjurat de clădiri care făceau grea aterizarea pe anumite direcţii şi de aceea se preconiza desfiinţarea lui ca aerodrom şi amenajarea unui alt aerodrom al Vânătoarei la Otopeni, care momentan era al şcolilor.

Aceasta era situaţia la 1 octombrie 1940, când am sosit la Flotila I Vânătoare, împreună cu ceilalţi ofiţeri şi subofiţeri, proaspăt brevetaţi piloţi de vânătoare, de la Şcoala de perfecţionare. Fusesem repartizaţi momentan escadrilei de antrenament, dar ştiam că acesta este numai un scurt provizorat şi eram toţi convinşi că al doilea pas urma să fie Grupul 2 Vânătoare PZL 11F.

Escadrila de antrenament a căpitanului Ion Stănescu avea primul din cele şase hangare ale flotilei. Cpt. Stănescu era un gen de om foarte agreabil, bun camarad şi simpatic, glumeţ şi ceea ce numeam noi "băiat de viaţă". I se încredinţase escadrila de antrenament pentru că se considera că avea un fler foarte sigur în ceea ce priveşte piloţii şi în timp record era capabil să spună (dar nu spunea) cam cât face fiecare pilot şi cam care este "plafonul" lui profesional.

Ne-am prezentat regulamentar căpitanului Stănescu, care imediat a început cu noi un gen de

taifas din care şi-a putut face o părere despre nivelul nostru general de formare şi antrenament. Urma ca a doua zi să începem antrenamentul, sistematic şi foarte organizat, tinzând să ne familiarizăm pe rând cu toate particularitățile şi mai ales cu noutățile materialului din dotarea unităților combatante moderne.

Am început zborul care comporta două faze distincte, în primul rând, antrenament masiv - asta însemna cam 3 ore pe zi - pe avioane PZL 11B şi 11 F. Aveam pentru aceasta 3 avioane, dintre care unul supranumit X. X-ul era prototipul de fabricație românească a F-ului cu motor IAR K9. Acest avion era special îngrijit, foarte maniabil şi se preta admirabil la acrobație.

Zilnic, pe rând, ne suiam pe câte unul din aceste trei avioane şi făceam game întregi de acrobație la toate înălțimile, în sectoare diferite ale cerului aerodromului, iar Stănescu, aparent neatent la aceste evoluții, înregistra pe fiecare, la fiecare zbor şi la fiecare fază. În felul acesta am zburat în câteva zile mai mult şi mai eficace pe PZL decât în toată faza de vânătoare a Şcolii de perfecționare.

Atât eu cât şi colegii mei eram încântați; fiecare zi care trecea ne dădea o mai mare siguranță pe PZL şi începusem să ne simțim cu adevărat stăpâni pe el. În limita unui program stabilit de escadrilă, destul de larg, făceam ce ne trecea prin cap şi fiecare ce simțea că îi e mai de folos şi avea impresia că nu execută destul de corect. Tonourile lente, loopingurile, răsturnările, ranversările, imelman, vrie, tonouri repezite se succedau în cele patru colțuri ale aerodromului din ce în ce mai legate, mai corecte, mai frumoase şi, trebuie să mărturisesc, mai jos executate. Treaba asta a durat cam 20 de zile şi, deodată, Stănescu a spus "STOP!... De azi înainte trecem în dublă comandă pe avioane cu cabină închisă - Messerschmitt 108 Taifun".

Acest avion era un avion limuzină de lux, cu patru locuri, destinat comandamentelor. Era capitonat în piele albastră, la fereastră cu perdeluțe din mătase verde, avea tren escamotabil, motor Argus de 250 H.P., 250 km/oră şi locurile doi câte doi, flapsuri.

Nu cunoşteam Taifunul. Îl văzusem prin hangarul escadrilei de antrenament şi ştiam că este la dispoziția comandantului de flotilă, pentru deplasările lui prin țară. Problema era să luăm contact cu un avion - deşi nu de vânătoare şi cu viteză redusă - dar cu tren escamotabil şi cu cabină închisă.

Chestiunea trenului de aterizare ne punea o problemă în plus față de toate cele de care trebuie să aibă grijă un pilot de vânătoare şi tindea să ne formeze automatismul escamotării după decolare şi a scoaterii lui înainte de a lua panta de aterizare.

Taifunul era cu adevărat o limuzină de mare lux. Am zburat având pe locul din dreapta mea pe cpt. Stănescu. Flapsuri pe jumătate la decolare, oarecare lipsă de maniabilitate şi destul de leneş în general. Am făcut câteva ture de pistă cu câteva aterizări, după care Stănescu a spus: "Destul!"...Şi cu asta am terminat cu escadrila de antrenament. Rămăsesem cu nostalgia PZL-ului F care-mi plăcea din ce în ce mai mult şi eram convins că voi avea ocazia să mă satur de el la Grupul 2, unde eram sigur că vom fi repartizați cu toții (cei tineri) pentru a ne face ucenicia. Abia acum începeam să mă simt sigur pe PZL şi să mă consider cu adevărat vânător.

În data de 1 noiembrie 1940 s-a făcut repartizarea noastră la unitățile operative. Spre uimirea mea, am fost trimis la Escadrila 52 Vânătoare din Grupul 5 pe latura de nord a aerodromului. Escadrila 52 Vânătoare...Marin Ghica...Mai târziu aveam să aflu că nu din întâmplare fusesem trimis la Grupul 5 şi anume la Escadrila 52.

Am spus înainte că acest Grup 5 era dotat cu avioane Heinkel 112. Grupul era comandat de lt. cdor. George Miclescu, pe care-l văzusem de multe ori prin flotilă, dar pe care nu-l cunoşteam şi care avea reputația de a fi un om bizar, foarte distrat, dar cumsecade şi puțin naiv, amator de un pahar de ceva foarte bun.

Cu Marin Ghica nu mă mai întâlnisem de la Iaşi, cu un an în urmă, timp în care îşi făcuse şi el drumul şi comanda acum o escadrilă de avioane moderne Heinkel 112.

Cealaltă escadrilă, 51, era comandată de cpt. av. Trandafirescu, fost campion militar național de acrobație, cu multiple cupe şi performanțe la activul lui, un om foarte simpatic şi deosebit de capabil.

Între timp intervenise o schimbare importantă la flotilă: comandorul Fătulescu fusese numit la minister (Subsecretar de Stat al Aerului fiind Jienescu, fostul comandant tradițional al Flotilei I Vânătoare). La comanda flotilei a venit acum cdor. av. Mihai Romanescu zis "Leu", figură celebră în aviație pentru prestanța şi severitatea lui, fost ataşat aeronautic la Londra şi mult timp şef de pilotaj la Buzău, la Perfecționare.

Leu Romanescu era un foarte bun pilot, un bărbat matur şi foarte "bine". Era întotdeauna acolo unde te aşteptai mai puțin, nu era deloc birocrat, foarte des prezent la pista de zbor, foarte bun organizator şi un om care, cu toată intransigența lui, ținea mult la oameni şi mai ales la cei ce dovedeau a fi buni piloți şi oameni "dintr-o bucată".

Ne-am prezentat la Grupul 5 Vânătoare la data de 1 noiembrie 1940. Era o zi splendidă de

toamnă. Comandantul Grupului 5 lt. cdor George Miclescu[1] îşi avea biroul într-o baracă de scânduri construită între hangare. Când ne-am prezentat, am fost introduşi fără prea mult ceremonial în biroul în care Miclescu era pare-se foarte ocupat cu corespondenţa.

– Am onoarea să vă salut dle comandor !

Miclescu părea că nici n-a auzit, atât de preocupat era (e adevărat că se pare că era şi puţin tare de urechi, lucru care se întâmplă destul de des la aviatori, din cauza zgomotului asurzitor al motoarelor).

Văzând că stăm acolo aliniaţi şi drepţi ca nişte caraghioşi şi că acest lucru risca să se prelungească inadmisibil de mult, nu ştiu ce mi-a trecut prin cap şi pentru a-i atrage atenţia am scos pistolul din toc şi tranc, am tras un foc în podea...

E uşor de înţeles că ne-au ţiuit urechile la toţi de această detunătură care într-o încăpere din lemn era cu adevărat uluitoare. Nu e nevoie să mai încerc a descrie rezultatul.

Miclescu a sărit în sus de parcă ar fi fost ars cu fierul roşu, uitând complet de corespondenţă; camera s-a umplut imediat de toţi cei care auziseră focul de revolver şi nu ştiau ce poate fi.

Odată primul moment de stupoare depăşit am repetat: Am onoarea să vă salut dle comandor! Miclescu a avut puterea de stăpânire şi bunul simţ să izbucnească în râs, să ne răspundă la salut şi să-şi golească cabinetul de toţi nechemaţii... "Curioasă manieră de prezentare dlor ofiţeri !"

Neapărat această glumă trebuia să stârnească vâlvă în flotilă şi aşa s-a şi întâmplat, dar buna calitate a lui Miclescu a făcut ca lucrul să fie prezentat sub formă de banc bun şi să fie încet muşamalizată, dar a rămas ideea că eu trebuie să am "o lampă arsă". Nu era tocmai bine, dar nu aveam ce-i face.

De la Miclescu, unde am fost toţi cei repartizaţi la Grupul 5, am plecat la Escadrila 52 Vânătoare, la Marin Ghica, care-şi avea biroul în anexele din fundul hangarului escadrilei. Vintilă Brătianu, Radu Dumitrescu, Rudy Reineck, Ştefan Greceanu, Ion Mucenica, Tiberiu Vinca, Ion Mălăcescu, Gheorghe Lungulescu, Ion Panait, Condruţ Igescu şi Laza.

Ghica ne-a primit cu mult calm, a dat mâna cu toţi, foarte serios, ne-a urat bun venit, n-a lăsat să se cunoască sub nici o formă că mă cunoaşte mai demult (şi nici eu) şi ne-a fixat programul următor.

În două cuvinte programul stabilit de Ghica era conceput astfel:

Sub îndrumarea piloţilor mai vechi din escadrilă urma să facem cunoştinţă cu avionul Heinkel 112 (pe care noi nu-l mai văzusem niciodată decât de departe sau în zbor) şi să aflăm cam toate operaţiile care sunt de executat pentru un tur de pistă.

Trebuia să cunoaştem avionul până în cele mai neînsemnate amănunte, cu toate organele lui, cu tot motorul, celula, aparatura de bord, armamentul, luminarea, trenul de aterizare, întreţinerea şi multe alte lucruri care caracterizează un avion modern.

Trebuia mai apoi să învăţăm şi să ne informăm asupra succesiunii tuturor operaţiilor pe care trebuie să le îndeplinească pilotul pentru a zbura: maniera de a urca în el, de a se lega, de a porni motorul, de a-l încălzi, de a rula, de a bloca cabina, de a regla pasul, escamota şi scoate trenul de aterizare, precum şi indicaţiile tuturor instrumentelor de bord, de control al motorului, de zbor şi de navigaţie; toate comenzile şi caracteristicile armamentului de bord, ale instrumentelor de vizare, ale proviziilor de muniţie; alimentarea cu ulei, benzină, lichid de răcire, electricitate, oxigen, aer comprimat etc.

E uşor de înţeles că facerea acestui gen de cunoştinţă, în care nu era suficient să le ştii, ci să le ştii pe de rost "dumnezeieşte" cum spunea Ghica, cerea un timp considerabil şi un studiu foarte amănunţit, căci un avion modern este o adevărată uzină.. .fără exagerare...

Pentru această fază de introducere Marin Ghica ne-a dat două săptămâni şi ne-a pus la dispoziţie toate avioanele escadrilei (douăsprezece) în hangar. În ceea ce priveşte antrenamentul de zbor, ne-a adus Taifunul de la Escadrila de Antrenament şi un PZL 112F pentru acrobaţie şi vânătoare.

Sigur că având în vedere încrederea în mine pe care o manifestase Marin Ghica, mi-am făcut o datorie de onoare de a lua foarte în serios sarcina primită şi de a mă prezenta la capătul termenului acordat cu lecţia atât de bine cunoscută încât să nu fie cu putinţă să mi se găsească nici o lipsă şi nici o greşeală. De altfel, la lucrul acesta mă ajuta foarte mult deosebita mea atenţie pentru avioane şi pentru tot ce era mecanism şi tehnică. Mă mai ajuta şi faptul că Heinkel-ul 112 era un avion deosebit de frumos ca înfăţişare, care dădea o impresie de fineţe, de forţă, de subtilitate care nu puteau să nu încânte pe orice profesionist al zborului. Heinkel rămâne unul dintre cele mai frumoase avioane de vânătoare, din punct de vedere aerodinamic, pe care le-am văzut vreodată. Şi astfel ne-am apucat de Heinkel 112.

De dimineaţă de la ora 7:00 până la ora 13:00 şi de la 16:00 la 18:00, eram tot timpul băgat cu nasul sau cu capul în jos într-un avion cu nr. 27, la care pusesem mecanicii să scoată capacele, să deschidă toate capotele. Când eram nevoit să mă interesez de ceva mă adresam pentru partea tehnică

[1] Vag înrudit cu Tudor Greceanu dar nici unul nici celălalt n-au ştiut asta în timpul războiului.

vreunui maistru (îmi aduc perfect aminte de maistrul Olaru pe care Ghica îl adusese cu el de la Şcoala de Ofiţeri şi care ţinea mult la mine) iar pentru partea de manipulare şi pilotaj, piloţilor mai vechi din escadrilă. Marin Ghica părea că uitase complet de noi ; scotea avioane la zbor de antrenament, zbura şi el, se ocupa de treburi administrative, coordona zborul nostru - al celor tineri - pe Taifun sau PZL şi niciodată nu m-a băgat în seamă. Eram chiar destul de surprins de răceala şi indiferenţa cu care mă trata, întrebându-mă dacă nu cumva îşi schimbase, pentru vreun motiv anume, pe care să nu-l ştiu, părerea despre mine.

A venit, în sfârşit, ziua mult aşteptată şi destul de temută, când trebuia să dăm socoteală în faţa lui Marin Ghica personal de ceea ce ştiam acum asupra Heinkel-ului 112.

În ziua de 17 noiembrie la raportul de dimineaţă, Marin Ghica, după ceremonialul obişnuit, a tăcut câteva minute apoi a întrebat:

– Dintre piloţii veniţi la Flotila 1 este cineva gata pentru a fi examinat de mine asupra cunoştinţelor despre Heinkel ?

– Daaa!...Toti.

– Este cineva care ar mai avea nevoie de un răgaz pentru a completa ceea ce n-a avut încă timp să pună la punct?

...

– Bine! Maistre Olaru, scoate 3 avioane afară şi, în ordine alfabetică, îl voi examina pe fiecare în parte. După aceea, la data fixată de Escadrilă, cei pe care-i voi considera pregătiţi, vor face primul zbor în tur de aclimatizare.

Această aclimatizare a durat 3 zile, de dimineaţa până la prânz şi am fost foarte surprins cu câtă răbdare Marin Ghica a luat pe fiecare de la început, migălindu-l câte 2-3 ore pe fiecare şi punând fiecăruia tot felul de întrebări asupra unor presupuse situaţii de zbor imaginare şi cerând să i se spună exact cum se poate rezolva fiecare, în cazul special al avionului Heinkel.

Când mi-a venit rândul, Ghica a fost poate chiar mai exigent decât cu oricare dintre ceilalţi. Am fost foarte satisfăcut de mine, văzând că Ghica nu m-a putut "încuia" în nici un fel şi că a plecat de la avionul meu cu un zâmbet pe buze care indica mulţumire şi un fel de jubilare.

Vremea proastă a făcut ca abia în 27 noiembrie, pe o zi radioasă de toamnă, să fie hotărât că vom începe zborul pe Heinkel 112. Leu Romanescu a ţinut neapărat să fie prezent la pistă pentru acest debut, ceea ce a făcut să ne crească şi mai mult tracul. Stătea singur de o parte, îmbrăcat cu o scurtă de piele şi asista la pregătiri, fără a se amesteca câtuşi de puţin.

Ca maestru de ceremonii, Marin Ghica a hotărât că vom zbura pe grade şi contingente. Primul a fost aşadar Radu Dumitrescu. După ce mecanicii şi maistrul l-au ajutat să urce în avion, Dumitrescu a pornit din prima dată perfect motorul şi a plecat spre punctul de decolare, dar terenul moale a făcut ca înainte de a ajunge la T-u să pună avionul în bot (a stricat elicea) şi zborul lui s-a terminat înainte de a fi început.

Vintilă Brătianu a plecat la rândul lui, dar "furat" puternic la decolare a rupt trenul de aterizare, elice, radiator etc.

Până aici a mers răbdarea lui Leu. Se opreşte imediat zborul! Vor face dublă comandă pe Taifun, vor zbura pe PZL şi dacă va fi cazul vor fi radiaţi de la zbor. Ce, vreţi să distrugeţi avioanele?... La PZL cu voi ; nu e de nasul vostru un avion serios şi bun.

Noi rămăsesem împietriţi şi ne dădeam seama că aceste două ghinioane ne-au pecetluit fără drept de apel soarta viitoare. Stăteam nemişcaţi cu coada între picioare, aşteptând ordinele lui Marin Ghica, care momentan se întreţinea de o parte cu Leu Romanescu, care gesticula furios, în timp ce Ghica părea că-i explică ceva pentru care pleda făcând gesturi convingătoare.

A durat cam un sfert de oră această convorbire, după care cu un pas mare Ghica s-a apropiat de grupul nostru. Slt. Greceanu, hai, la avionul nr. 27. Înspăimântat, m-am dus cu Ghica la avion, neştiind ce vrea de la mine. M-a pus să mă sui în avion, s-a urcat pe aripă lângă mine, mi-a dat el însuşi centurile ca să mă leg, s-a aplecat spre mine şi mi-a spus:

– Dă-l în p... m... că tot avion e, tot manşă şi palonier are ; ascultă ce-ţi spun eu !.. .E mai blând decât oricare. A sărit jos şi a strigat la mine: Porneşte motorul şi încălzeşte ! Am pornit motorul foarte uşor şi îl ţineam pentru încălzire la vreo 1500 ture/min., în timp ce Ghica, ţinându-şi cu o mână şapca, stătea lângă avion. Când motorul a fost cald mi-a făcut semn să reduc, s-a urcat iar pe aripă şi mi-a spus:

– Sunt sigur că nu mă faci de baftă ; decolează liniştit şi stai în aer vreo 20 de minute deasupra aerodromului evoluând cum vrei tu, dar fii mereu atent. Vreau să le rupi gura la toţi. Rulează repede !

Am plecat cu avionul spre punctul de decolare, l-am pus cu botul în vânt, am băgat motorul în plin şi am decolat în foarte bune condiţii. Pasul la elice ! Trenul de aterizare !... Buun !... Acuma radiatorul de apă !... Viraj la stânga!... Cum?... Am deja 1000 m? Formidabil!...

Îmi făcea impresia că nici n-apuc să văd un reper terestru şi acesta şi dispare sub mine în

spate. Pe de-o parte viteza extraordinară, 450 km/oră (PZL fugea la maximum 300) dar mai ales vorbele lui Marin Ghica îmi dăduseră o ciudată linişte şi bucurie de a zbura, care a determinat evoluţia mea în cele 20 de minute fixate.

Am amorsat viraje pe ambele părţi, mai largi, apoi mai strânse dar necesitatea de a lucra mereu cu pasul de la elice, cu radiatorul şi urmărirea continuă a termometrelor de apă şi ulei, intrare şi ieşire, a vitezometrului, variometrului, altimetrului etc. făcea să fiu mereu ocupat cu ceva, lucru care îmi dădea impresia că poezia aviaţiei, când puteai să te uiţi în jurul tău, sus şi jos, pentru a te pătrunde de minunea frumuseţilor oferite de zbor, s-a dus şi zborul de acum devine o profesie complicată şi grea, încetând a mai fi, cum fusese până acum pentru mine... o adevărată artă.

Mai ales viteza neobişnuită pentru mine mă obliga să fiu atent la sol ca să nu mă îndepărtez prea tare de aerodrom, pentru a rămâne în recomandările lui Ghica.

Mi-am luat inima în dinţi, m-am întors la aerodrom în uşor picaj 450...500...550...motor mai mult...am trecut ca un bolid deasupra aerodromului la 100m înălţime, am tras în sus uşor într-un tonou lent pe stânga în urcare, care a ieşit perfect. Manşa cam dură şi reacţia laterală leneşă faţă de PZL; în schimb foarte sensibil la înclinare laterală.

Va trebui să ţin seama de aceste caracteristici.

Acum acrobaţia cea mare!...Aterizare...Fac la 500 m un tur de pistă larg în care scot trenul şi radiatorul, dar.. .unde dracu e T-ul de aterizare?

Mă uit pe tot aerodromu ... nu e nicăieri ... mi se trage de jos rachetă roşu verde; Atenţie mărită, liber la aterizare ... şi atunci văd ...

Se schimbase direcţia vântului şi T-ul era în călătorie.. se instala acuma pe latura de la calea ferată. Mai fac un tur de pistă, tot cu roţile afară, mă aranjez pe direcţie dar când mă uit spre aerodrom constat că e imposibil să-l văd. Ratez aterizarea, pun motorul în plin, trec deasupra lui cu un soare în faţă care face ca parbrizul rotunjit al cabinei să pară un incendiu de scântei, sclipiri, fulgere, făcând imposibilă vizibilitatea înainte.

Destul de contrariat, mă pun din nou pe direcţia de aterizare şi de data aceasta vin jos de tot, tras de un ralenti al motorului mărit bine, ajung la marginea aerodromului, trece calea ferată pe sub mine, reduc imediat motorul complet şi pun roţile jos foarte scurt. Încet, avionul se opreşte fără frâne, dar lucrat cu piciorul, ceea ce iarăşi e bine de reţinut şi cu puţin motor rulez spre hangarul escadrilei mele. Mi-am adus aminte că Ghica mi-a spus: Rulează repede ! Ştiam de ce ! Rulând repede avionul trece prin inerţie peste locuri mai moi, unde nu e bine să încerci să-l scoţi cu motor mult, de teamă de a-l pune în bot.

În sfârşit, aduc avionul la pista betonată şi, la semnul maistrului tai contactul. Primul care a fost lângă mine a fost Marin Ghica.

– Du-te la domnul comandor Romanescu, dar nu-i spune că nu vedeai nimic la aterizare... Îşi dăduse seama perfect.

– De ce-ai ratat aterizarea domnule sublocotenent?

– Domnule comandor, vin de la PZL. Cu acesta se aterizează numai pe roţi în limită de viteză şi în oglindă; la prima încercare mi-am dat seama că Heikel-ul cere o altfel de aterizare şi am venit în limită, cu ralanti mult mărit pentru a ateriza scurt, prin reducerea motorului.

– Foarte bine, dar să ştii că nu este permis să razmottezi aerodromul... N-avem nevoie de circ aici!... Te felicit şi de azi înainte începi antrenamentul pe Heinkel după cum îţi va spune Ghica.

Căpitanul Ghica, care insistase morţiş să fiu şi eu lăsat să zbor, îşi asumase în final răspunderea în faţa lui Romanescu spunând:

– Dacă Greceanu rupe avionul răspund eu şi-l plătesc eu !...

Astfel îl convinsese pe Romanescu să încerce şi cu mine.

Ghica mi-a strâns mâna şi m-a felicitat, iar colegii m-au primit cu mult entuziasm căci spălasem ruşinea bobocilor şi în felul acesta se evita scoaterea noastră de la Heinkel pentru a fi trimişi la Grupul 12 PZL.

Nu e nevoie să vă spun că Marin Ghica, care-l cunoştea foarte bine pe Leu Romanescu, peste o săptămână de antrenament şi dădăceală a dat drumul şi celorlalţi pe Heinkel, fără să mai fi avut nici o problemă.

În felul acesta, în Grupul 5, la escadrila 52 vânătoare am început un nou antrenament pe Heinkel, făcând ture de pistă, maniabilităţi, acrobaţie (Heinkel-ul făcea numai acrobaţie lentă, nu era PZL), formaţie în trei şi exerciţii de luptă şi tragere în ţintă terestră.

M-am obişnuit cu Heinkel-ul destul de repede, dar nu pot spune că e un avion care mi-a plăcut din cale-afară. Foarte multe comenzi manuale, vizibilitate discutabilă, cam leneş la urcare, putere de foc destul de redusă şi pretenţios la aterizare. Avionul avea uşurinţă la capotare şi aceasta îl omorâse pe fostul comandant al escadrilei de experienţe Tomulescu.

În timp ce făceam antrenament pe Heinkel la escadrila 52, un adjutant pe nume Laza, intrat în

vrie involuntară, din cauza presiunii care l-a împiedicat de a lucra rațional (înălțime avea), cu toate indicațiile date prin radio, s-a dus până în pământ fără să poată scoate din vrie.

*

În conformitate cu înțelegerile internaționale intervenite între generalul Antonescu şi Germania, în iminența conflictului cu Rusia, în țara noastră în luna noiembrie a sosit aşa numita Divizie de instruire a generalului Hansen. Această divizie era numai cu numele divizie, căci în realitate comporta efective mult mai mari decât a III-a divizie completă. Şi erau trupe în special motorizate şi blindate, cu un stat major care cuprindea mulți generali şi ofițeri superiori, care în realitate constituiau o garnizoană în Bucureşti, cu destinația de a asigura ca politica progermană să nu fie contracarată sau compromisă de cine ştie ce opoziție a stângii.

Trebuie să recunosc că abia atunci am înțeles ce înseamnă o armată modernă şi perfect instruită, ce înseamnă armata germană şi care este explicația tuturor evenimentelor militare de care luasem cunoştință în Europa.

Când au apărut la "Bufet"[1] aceste unități, precedate de o companie de motociclişti, mulți trecători, deşi nu aveau o simpatie deosebită pentru nemți, s-au pomenit aplaudând şi ovaționând ca în fața unui mare spectacol sau ca la o mare paradă.

Coloanele erau constituite pe rânduri de câte 10 motociclişti care mergeau cu o viteză destul de mare. Dacă te-ai fi uitat pe rânduri sau pe coloane, n-ai fi văzut o singură roată cu 1 cm mai înainte sau în urma celorlalte, o singură cută de la impermeabilul vreunui motociclist nu era aranjată altfel decât a celuilalt; nici o cizmă nu era pusă altfel pe pedală; parcă şi praful de pe căştile lor era depus la toți omogen.

Dacă te-ai fi uitat la fețele lor, aveai impresia că seamănă leit unul cu altul, atât erau de identici, de la poziția corpului şi până la privire.

Era o demonstrație de forță atât de uluitoare încât am avut un sentiment de covârşitoare nimicnicie în fața a ceea ce vedeam. Acest sentiment a durat foarte multă vreme şi a trebuit să intru foarte adânc în dansul macabru al războiului pentru a ajunge să consider că suntem la fel de tari ca şi ei, ba poate că în anumite privințe am reuşit să-i depăşim pe propriul lor teren.

Intrarea diviziei lui Hansen în Bucureşti şi preluarea comandei flotilei de către Romanescu au fost două evenimente importante în formarea noastră ca viitori luptători.

Odată cu venirea diviziei germane, pe aerodromul Pipera au trebuit eliberate două hangare mari pentru a primi două unități germane: una de bombardament uşor şi una de vânătoare. În două ore, acest aerodrom, şi aşa destul de mic, a fost invadat de o masă atât de mare de avioane, încât stăteau unul lângă altul şi ocupau tot conturul aerodromului. Grupul de bombardament (în realitate erau avioane de recunoaştere îndepărtată şi bombardament) avea avioane Dornier 17 şi Heinkel 29. Grupul de vânătoare - de care mă voi ocupa mai mult - era dotat cu avioane Messerschmitt 109 F.

Chiar din ziua sosirii lor, după alimentare, avioanele de recunoaştere îndepărtată au început să decoleze în misiuni de război, plecând de dimineață în zori şi întorcându-se de multe ori seara. Când am aflat unde anume mergeau nu ne-a venit a crede... În Creta ... Căci pe vremea respectivă Germania era în război cu Grecia.

Clădirile cele mai frumoase ale flotilei fuseseră cedate nemților şi peste toate parterele de flori şi boschete atât de îngrijite acum trecuseră tot felul de maşini, camioane, cisterne şi stații radio. Totul a fost împânzit cât ai bate din palme cu cabluri telefonice cauciucate, cu antene de transmisiuni radio, cu maşini şi motociclete, iar culoarea gri-verde a întregii armate şi a materialului german înecase în întregime albastrul tradițional al aviației române.

Flotila s-a mutat într-o clădire mică a centrului de instrucție, dar mai păstrasem hangare suficiente pentru a adăposti avioanele noastre.

Grupul german de vânătoare care venise era comandat de un maior german cu numele de Handrick. Acesta era cel mai splendid exemplar de Siegfried germanic pe care l-am văzut. Campion olimpic în anul 1936 la pentatlon modern, în uniformă de aviator, cu cei 1,95 m înălțime ai lui, părea coborât direct din legenda Niebelungilor şi transpus în zilele noastre.

Una din escadrilele lui, comandată de căpitanul Hörnig, venea "în refacere", direct din luptă din Canalul Mânecii. Mă uitam la avioanele acestei escadrile şi mă simțeam foarte mic în fața acestor avioane şi mai ales a acestor aviatori care de mai bine de un an se băteau şi fuseseră victorioşi asupra unui inamic foarte serios, cum era aviația engleză. Avioanele aveau vopseaua uzată şi mătuită, iar la gurile mitralierelor de capotă vopseaua era arsă şi înnegrită de cât se trăsese cu ele.

Messerschmitt-urile româneşti, din care două escadrile, 57 şi 58, fuseseră deja montate la AS

[1] Restaurant renumit, la Şosea, în anii 1930-1950.

AM şi apăruseră pe platforma Grupului 7 Vânătoare, comandat de lt.cdor. Alexandru Popişteanu, erau noi şi strălucitoare şi constituiseră pentru toţi piloţii flotilei o noutate şi o curiozitate care zile de-a rândul transformase platforma Grupului 7 în loc de pelerinaj, spre indignarea lui Popişteanu. Toată lumea privea acest avion şi îl examina cu admiraţie şi respect, căci era, atunci, cel mai bun şi mai rapid avion de vânătoare din lume, şi această superioritate necontestată se confirmase, fără drept de apel, direct în luptă cu o aviaţie care fusese multă vreme considerată cea mai bună din lume.

*

În noaptea de 9 spre 10 noiembrie 1940, a avut loc memorabilul cutremur de pământ care a avariat un număr mare de clădiri din Bucureşti şi din alte localităţi şi a provocat prăbuşirea blocului Carlton din capitală. Chiar în noaptea aceea am văzut dărâmăturile sinistre ale blocului sub care, din cauza inconştienţei legionarilor, şi-au găsit moarte peste 400 de oameni. Nemţii au încercat să facă un tunel din strada Regală, prin care să salveze supravieţuitorii din subsolul blocului Carlton, dar dimineaţa au venit aşa-zisele echipe de sacrificiu ale legionarilor, care, cântând "Garda şi Căpitanul" au început din "vârful grămezii" să ia cărămidă cu cărămidă. Până la subsol a durat mai bine de o lună, timp în care bineînţeles, toţi supravieţuitorii au murit asfixiaţi şi înecaţi.

*

Când a început zborul pe Messerschmitt 109 (câteva zile înainte de venirea în ţară a diviziei Hansen) primii care au zburat au fost cei mai buni, cei mai experimentaţi piloţi ai flotilei, care încadrau de altfel Grupul 7 Vânătoare: Pufi Popescu, fost campion mondial de acrobaţie câţiva ani de-a rândul, Alexandru Popişteanu, Ion Milu, Burileanu, Victor Stănescu, Tiberiu Stătescu, Dan Scurtu, Florin Alexiu, apoi generaţia mai tânără - Ştefan Greceanu, Nicu Polizu şi alţii.

Dar fiecare zi aducea noi incidente şi accidente de zbor, mai ales la decolare, căci motorul Daimler-Benz cu cei 1500 CP avea cuplul foarte puternic, iar calea foarte îngustă a trenului de aterizare făcea ca avionul să aibă o tendinţă foarte pronunţată de "a fura" la stânga la punerea motorului în plin şi mai ales după ce ridica coada.

Odată decolat avionul era cu adevărat divin. Părea o săgeată pe care nici nu o puteai urmări cu ochii atât de fulgerătoare era viteza lui de trecere deasupra aerodromului. La înălţime nu-ţi venea să crezi că un avion pilotat de un om poate avea atâta suverană stăpânire asupra celor trei dimensiuni ale spaţiului şi o viteză care depăşea de două ori viteza PZL-ului pe care noi, ani de-a rândul, îl considerasem idolul nostru ca avion de vânătoare.

Piloţii de care am vorbit mai sus, de la Messerschmitt, erau departe de a fi suficienţi pentru a acoperi efectivul de ordine de bătaie a Grupului.

În felul acesta într-o zi cpt. Trandafirescu, căruia noi îi ziceam "Lampă" căci înjura numai de "lampa mă-sii", a trecut de cealaltă parte a aerodromului să facă un prim zbor pe Messerschmitt. L-a rupt la decolare şi avionul rupt a luat calea ASAM-ului pentru a fi reparat de urgenţă (se pare că ASAM-ul primise în cantitate suficientă dispozitivele de fabrică şi piesele de schimb pentru Messerschmitt). La întoarcere toată suflarea zburătoare a Grupului 5 l-a înconjurat pe Lampă ca să ne spună cum e Messerschmitt-ul. "Nu ştiu căci n-am apucat să zbor. Ceea ce ştiu este că punerea motorului în plin te smulge de te lipeşte cu capul de blindajul din spate şi mai ştiu că are o tendinţă foarte puternică de a fura la decolare, încât eu nu l-am putut stăpâni.. .Cred că n-am să mai încerc niciodată".

Cuvintele lui Trandafirescu m-au impresionat profund, cu atât mai mult cu cât incidentele la Grupul 7 se succedau destul de frecvent. Messerschmitt-ul era un balaur ale cărui pretenţii depăşeau chiar posibilităţile celor mai experimentaţi şi mai buni piloţi ai celei mai bune flotile de vânătoare a României. Probabil noi românii nu aveam avioane de tranziţie până la asemenea balauri, căci saltul de la avioane de clasa PZL - aripă sus, tren fix, elice fără pas variabil şi fără flapsuri - era prea mare până la avioane de clasa Messerschmitt şi nu putea fi depăşit fără un antrenament de cel puţin 50-100 de ore de zbor pe Heinkel şi de lucru în decolări şi aterizări. Or, grupul de Heinkel era prea recent, astfel că nimeni nu depăşise 20 ore de zbor. Eu reuşisem abia să realizez 7 ore pe Heinkel. E adevărat că era iarnă şi zborul era condiţionat de vreme şi de teren.

La un moment dat zborul s-a întrerupt complet din cauza unor căderi masive de zăpadă care până în ianuarie 1941 au făcut ca vremea şi terenul să fie realmente impracticabile pentru zborul vânătoarei.

Dornier-urile germane, care veneau şi plecau, făcuseră urme adânci pe teren şi a trebuit să se intervină cu utilaje grele de nivelare pentru a menţine cât de cât practicabil acest mic aerodrom, aproape intraurban, iar situaţia flotilei de vânătoare din punct de vedere al zborului era dintre cele mai precare, cu atât mai mult cu cât războiul bătea la uşă.

În acest timp ASAM-ul lucra din plin. Toate avioanele avariate ale Grupului 7 fuseseră aduse din nou la escadrilele lor, ba mai mult de atât, se montase şi a treia escadrilă de Messerschmitt, cu avioane de un tip puţin mai recent, E 7, în timp ce avioanele escadrilelor 57 şi 58 erau E 3.

*

Exact în această perioadă s-a declanşat unul dintre cele mai demenţiale şi mai ridicole capitole din istoria României rămase în istoria acestei epoci sub denumirea de "Rebeliunea legionară".

Comportamentul sub orice critică al legionarilor cu ocazia consecinţelor cutremurului catastrofal din noiembrie 1940, completa lor ineficienţă, care se demonstra în rezolvarea tuturor problemelor mari şi importante, făcuse ca dezorganizarea să domnească în toate instituţiile, totul să meargă prost.

Armata germană primise ordine în sensul de a se pune la dispoziţia lui Antonescu pentru a concura la restabilirea ordinii. Antonescu a mulţumit dar a refuzat, afirmând că armata română este perfect disciplinată şi în măsură să restabilească ordinea în câteva zile. Ordinea a fost restabilită, vârfurile organizaţiei au fost nevoite să fugă peste hotare; o parte au fost puşi sub stare de arest sau mai târziu băgaţi în unităţi de reabilitare pe front.

Antonescu a câştigat un mare prestigiu intern şi greutate în politica externă şi mai ales în faţa lui Hitler autoritatea lui a crescut simţitor.

*

Zilele au trecut, iarna odată cu ele şi la 1 martie 1941 un ofiţer din Grupul 5 m-a întrebat de dimineaţă dacă am citit ordinul de zi al flotilei, care se afişa într-un loc special al comandamentului de câte ori era cazul (teoretic, toate cadrele trebuiau să citească aceste ordine de zi când apăreau - în ultima perioadă aproape zilnic).

– Nu, nu l-am citit.

– Du-te şi-l citeşte, mi-a spus zâmbind, şi ai să vezi că e destul de interesant.

M-am dus într-un suflet şi când am ajuns să-l citesc am avut impresia că mi-a dat cineva cu o măciucă în cap. Ordinul de zi cuprindea înfiinţarea escadrilei 56 vânătoare din Grupul 7 sub comanda căpitanului aviator Constantin Gheorghian. Dedesubt erau trecuţi ofiţerii şi subofiţerii care urmau să formeze această nouă escadrilă. Al patrulea pe listă, în ordinea gradelor şi a vechimii, eram eu.

Nu vreau să se înţeleagă că vreau să par modest sau că eram fricos. Nici una nici alta nu ar fi adevărate, dar de data aceasta cu adevărat am socotit cu toată mintea mea că se făcuse o mare greşeală, pentru că eu eram un pilot mult prea puţin antrenat pe avioane moderne pentru a avea o şansă acolo unde se mai văzuseră atâţia, mult mai buni ca mine, eşuând. Mai era şi chestiunea de carieră în aviaţie. Îmi dădeam seama că eu sunt ceea ce numeam noi în argoul aerodromului, un pilot "pompat", adică într-un timp foarte scurt (asta înseamnă nu zile ci ore de zbor) eu trecusem de la unul la altul, pe tot felul de avioane, fără a mă putea antrena serios pe vreunul din ele şi ajunsesem printr-un noroc la Heinkel 112, unde consideram că trebuie să rămân mai multă vreme pentru a trece pilotajul lui în reflexe, a-l putea stăpâni prin automatisme, în absolut orice situaţie de zbor, aşa cum stăpâneşti automat mersul pe jos. A părăsi Heinkelul şi a mă duce la Messerschmitt însemna o mare greşeală pedagogică şi riscul era compromiterea carierei de pilot militar, căci faţă de un ofiţer tânăr nimeni n-ar fi acordat creditul ce se cuvenea celor care se afirmaseră de mult în aviaţie, ca Trandafirescu (Lampă). În ceea ce mă priveşte, consideram că şansele mele de a reuşi acolo unde piloţi de categoria lui Trandafirescu eşuaseră erau nule.

Şi mai era o problemă. Războiul era o chestiune de zile. Să plec pe front, presupunând prin absurd că aş fi reuşit să zbor pe Messerschmitt, călare pe un avion pe care să n-am decât o oră-două de zbor, ar fi însemnat să devin o victimă sigură a primei lupte, în care voi pilota ca un începător, un avion pe care nu-l stăpâneam, oricât de bun ar fi el.

Nu-mi era deloc agreabil demersul pe care consideram că era de datoria mea să-l fac, dar cea mai elementară conştiinţă profesională, instinctul de conservare şi interesul pentru viitor mă îndemnau să trec peste amorul propriu şi să vorbesc cu Marin Ghica, iar la nevoie chiar cu Leu Romanescu.

Ghica probabil că se aştepta la vizita mea; m-a primit foarte bine, m-a lăsat să spun tot ce aveam de spus, să-mi vărs focul şi să încerc să mă exprim, ascultând în tăcere şi cu atenţie.

– Domnule căpitan, mi-aţi pus manşa în mână, m-aţi făcut pilot şi tot datorită dumneavoastră am ajuns chipurile pilot de vânătoare, vă rog, doar o jumătate de ceas, renunţaţi la gradele militare şi daţi-mi voie să vă vorbesc de la om la om, adică să discutăm şi să nu ne rezumăm la ordine şi execuţie. Am simţit de la început, soarta a vrut să simt în continuare şi simt şi acum bunăvoinţa şi încrederea pe care mi le acordaţi. Ştiu perfect de bine că numirea mea la escadrila 56 Messerschmitt este opera

dumneavoastră. Credeți-mă că sunt mai mult decât mândru de încrederea pe care mi-o acordați. Dar… oare într-adevăr justific eu încrederea? Nu o fi o exagerare? Dacă dau greş?

V-ați întrebat vreodată ce se întâmplă - pentru mine - dacă dau chix?... Sunt un pilot pompat! Dacă cpt. Trandafirescu a dat greş, credeți într-adevăr că eu, la antrenamentul ridicol pe care-l am pe Heinkel 112, am vreo şansă?

Vine războiul! De ce nu mă păstrați în escadrila dumneavoastră?.. .Să ne batem unul lângă celălalt...V-aş fi un bun subaltern...îmi pot permite să vă spun, cu ocazia concordatului solicitat, că pentru dumneavoastră am, în afară de respect şi admirație, o reală afecțiune şi am avut impresia - vă rog să mă iertați - că acest sentiment e reciproc.

Toată lumea spune că sunteți "dur"...Pentru această duritate eu vă admir, căci ştiu ce se ascunde sub ea şi ce greu e să-ți impui zi de zi şi ceas de ceas, ani de-a rândul o fațadă voită.

Interveniți pe lângă domnul comandor să modifice ordinul de zi şi să mă lase la escadrila 52 vânătoare.

– Ai terminat?

– Da.

– Ascultă, Greceanule! Sunt instructor de zbor înainte chiar de a fi pilot de vânătoare. M-am condus întotdeauna după un oarecare fler şi nu m-am înşelat. Cred că tu ai însuşiri care fac ca Messerschmitt-ul să nu fie o problemă insolubilă. Sigur, nu e uşor şi-ți va fi necesară mobilizarea tuturor resurselor de care dispui. Le ai ! Eşti un pilot pompat, e adevărat, dar, numai pentru această împrejurare, ăsta este avantajul tău. A te antrena foarte temeinic pe Heinkel 112 ți-ar da nişte deformații şi automatisme care ți-ar face mai problematică trecerea pe 109. Trandafirescu era prea antrenat pe Heinkel 112 pentru a trece fără probleme pe Messerschmitt... De-aia a dat greş... Nu vreau să scad cu nimic valoarea incontestabilă a antrenamentului, dar asta e valabil pentru avionul pe care urmează să rămâi şi să lupți şi să fii mai bun decât adversarul. Pe avioanele de tranziție trebuie să treci repede pentru a nu fi deformat de ele.

Messerschmitt-ul este actualmente cel mai bun avion de vânătoare care există. Când va începe războiul - dacă război va fi - trebuie să fii deja suficient de stăpân pe cel mai bun avion, căci ăsta este un atu în plus în luptă...şi apoi, încetăm armistițiul! E ordin şi trebuie să execuți!...De mâine dimineață la ora 7:00 te prezinți la Grupul 7 la dl. comandor Alexandru Popişteanu şi la căpitan Gheorghian, comandantul escadrilei 56. E inutil să te duci la comandantul flotilei căci dl. comandor Romanescu nu va reveni asupra ordinului dat.

Îți mai dau un sfat, Popişteanu e un om puțin bizar, încearcă şi găseşte în el ceea ce alții nu vor putea vedea ! Cu asta am terminat. Îți doresc succes şi să vii să-mi povesteşti impresiile tale după primele zboruri.

– Dle căpitan, vă rog să mă iertați, dar de ce nu mergeți dv. la Messerschmitt? Aveți de zece ori experiența mea, calitățile pe care nimeni nu le contestă şi deci toate atuurile pentru a deveni un comandant de escadrilă pe Messerschmitt...

– Asta nu te priveşte pe dumneata! Aşa cum ştiu perfect de bine care sunt posibilitățile fiecăruia, le cunosc şi pe ale mele. Du-te unde ai primit ordin, fii serios şi disciplinat şi nu uita că în profesia de pilot militar de vânătoare nu este loc pentru nici un fel de mediocritate. Războiul este un examen greu şi lung pe care nu-l trec decât cei foarte buni, iar vechea mentalitate, conform căreia trebuie să fii puțin trăsnit ca să fii aviator, nu mai are nici un fel de temei. Din contră, nu vor reuşi în aviație şi mai ales în vânătoare şi cu atât mai mult în luptă, decât cei care au capul foarte bine înşurubat pe umeri, cu simț de cinste şi onoare, bine educați şi cu un dram de noroc, care şi el poate fi ajutat. Du-te şi zboară pe Messerschmitt şi îți promit că dacă după o săptămână vei vrea să te întorci la escadrila 52, vei veni înapoi.

Cu aceasta mi-am luat rămas bun de la Marin Ghica şi m-am despărțit de el. El intrase în cariera mea de zbor din întâmplare, soarta şi voința lui îmi dirijaseră paşii importanți şi acum ieşea din viața mea tot din voința lui, pentru a-mi elibera aripile viitoare, pentru a da drumul la hățurile pe care simțea că nu le mai poate ține el.

Mă rugam lui Dumnezeu să nu fi greşit instructorul meu Marin Ghica.

În ziua de 6 martie 1941 ne-am prezentat pe latura de nord a aerodromului Pipera, la cele 3 hangare ale Grupului 7 Vânătoare.

Toți eram profund emoționați - mai ales eu în urma conversației ce o avusesem cu Ghica - căci treceam în grup pe lângă avioanele cu care urma în curând să ne batem în război, acei balauri care se dovediseră a cere greu tribut celor care se încumetau să-l încalece.

Cunoşteam pe piloții mai vechi ai grupului - nu mult mai vechi, dar totuşi nume de care auziserăm încă din şcoala militară: Milu, Burileanu, Scurtu, Manoliu, Polizu, Alexiu, Pufi Popescu, Vasiliu etc.

Popişteanu îşi avea biroul de comandă al grupului în hangarul Escadrilei 57 Vânătoare.

Cu mine mai era Radu Dumitrescu, Vintilă Brătianu, Ion Mucenica, Gheorghe Lungulescu care făcea cuplu inseparabil cu Tiberiu Vinca, Ion Panait, Ion Mălăcescu; Condruț Igescu, Mitrea, Barhatea ş.a. rămăseseră la Grupul 5.

Adunați în fața birourilor escadrilei 57, aşteptam pe Popişteanu (nu încăpeam toți în biroul lui). Când am fost gata, am fost lăsați să aşteptăm puțin - ca să ne roadem frâul - după care a apărut cunoscutul comandor Alexandru Popişteanu. Destul de mic de statură, îndesat, cu o mutră de babă şmecheră, purta o uniformă croită cam după moda militară englezească şi o eternă cravaşă în mână.

Ne-am prezentat pe rând, milităreşte, iar Popişteanu a dat mâna cu fiecare, după care a luat o figură surprinsă:

– Cred că n-am auzit bine... Vă rog să mă scuzați, dar sunt cam tare de urechi, s-o luăm de la început. Cum spui dumneata că te cheamă?

– Domnule comandor am onoarea să mă prezint: lt. av. Dumitrescu Radu.

– Dumitrescu, Dumitrescu - de ce ai venit dle la grupul Messerschmitt?

– ?!?...Domnule comandor, am primit ordin.

– Lasă că mai vorbim noi... Dumneata?

– Domnule comandor, am onoarea să mă prezint: slt. av. Brătianu Vintilă.

– Bine, aşa mai merge... Câte ore ai pe Heinkel 112 ?

– 4 ore de zbor.

– Atât? .. .Dar dumneata?

– Am onoarea să mă prezint: slt. av. Greceanu Tudor.

– Câte ore pe Heinkel?

– 6 ore.

– Dumneata? ...Şi astfel interogatoriul a mers până la ultimul.

După ce s-a terminat, Popişteanu s-a uitat la noi zâmbind, apoi a lăsat un lung moment să treacă, oprindu-se în fața fiecăruia dintre noi, examinându-ne cu atenție, dând din cap şi trecând la următorul parcă din ce în ce mai supărat.

Când a terminat ne-a ținut aproape textual următorul discurs:

– Ce căutați, domnilor, la Grupul 7 Vânătoare? Grupul 7 Vânătoare este o unitate serioasă cu avioane de vânătoare de-adevărat. Ce? Credeți că este o unitate de domnişoare? Vă dați seama ce faceți domnilor? Vi s-a urât cu viața? Credeți că se poate zbura pe Messerschmitt 109 cu 5-6 ore pe târlia aia de Heinkel? Asta e sinucidere curată!... Duceți-vă la cine v-a trimis... spuneți-i să nu-şi bată joc de dumneavoastră şi de viața dumneavoastră.... Treceți la aviația sanitară sau de observație, că altfel riscați prea mult. Şi apoi, ia stați un pic ! Ce căutați în aviație, domnilor? Vi se pare că oricine poate fi aviator? Ia-auzi! Lungulescu în aviație, şi încă vânător. Vinca aviator ... Mălăcescu, Panait... Păi e posibil aşa ceva domnilor? Pe vremea mea nu intra în aviație decât cine avea cât de cât un nume: Oculeanu, Popişteanu, Zorileanu, Pantazi. Voi nu vedeți că nu se poate? Lungulescu, Vinca, Mălăcescu, Panait în aviație ... E posibil?... Vai ce vremuri am ajuns! Dar în definitiv ce mă interesează pe mine, domnule... Dacă v-a trimis flotila trebuie să vă primesc, ce să fac?

Tensiunea şi o oarecare revoltă crescuse în noi - şi în mine - față de această primire, la care nu ne aşteptam.

Am luat cuvântul.

– Domnule comandor, vă rog să-mi scuzați intervenția, dar trebuie să vă spun înainte de a ne întoarce - cum ați spus, "la cine ne-a trimis" - că noi nu suntem aici de capul nostru; am venit ca nişte militari disciplinați pentru a executa un ordin, care, după primirea pe care ne-ați rezervat-o, nu ne face nici o plăcere. Mai vreau să vă amintesc că în aviația română s-au făcut mai cunoscuți chiar decât Popişteanu, Oculeanu, Zorileanu, nume ca Romeo Popescu, Pufi Popescu, Papană, Burduşoiu, oameni care au transformat nume banale în celebritate, prin valoare, curaj şi pricepere, aşa că Lungulescu, Vinca, Mălăcescu, vor însemna poate cândva chiar mai mult decât toți Zorilenii la un loc. Bineînțeles că nu dorim să ne impunem unde nu suntem bineveniți. Nu ştiu ce vor face camarazii mei, dar eu am onoarea să vă salut, mă întorc la "cel care m-a trimis".

– Ia te uită! Te-ai supărat domnule sublocotenent?... Asta ar însemna că s-ar putea să ai stofă de pilot de vânătoare. Bine! Văd că-mi bat gura de pomană şi nu puteți înțelege bunele mele intenții față de viața dumneavoastră...în definitiv aveți dreptate, ați venit aici la ordin şi sunteți nişte nevinovați. Dacă acceptați să vă sinucideți, vă priveşte...Maistru Baciu...scoate trei avioane la linie, porneşte motoarele şi încălzeşte-le. Eu mă duc în birou căci mi-e groază să asist. Peste 15 minute voi ieşi în gura hangarului să văd trei sonde ca cele de la Moreni, arzând în mijlocul terenului. Adio !

Observasem cu destulă nedumerire şi indignare că în tot timpul cât a durat acest "dialog" toți cei care asistaseră - ofițeri, subofițeri, maiştri din cadrele vechi ale Grupului 7 se țineau de burtă de râs, iar îndată după plecarea lui Popişteanu au tăbărât pe noi tot râzând, pentru a ne pune în temă. Aveam

doi buni prieteni printre ei, pe Ştefan (Beby) Greceanu, care-mi era cumva rudă, şi pe Nicu Polizu, cu care făcusem şcoala.

– Bine, măi fraiere, tu nu-l ştiai pe Popicu? Nu te lua după gura lui, mă ! La toți ne-a făcut la fel, mă. Vrea să vă ambiționeze şi să schimbe centrul de greutate al preocupărilor voastre de la "tracul" inerent primului zbor pe Messerschmitt.

– Bine, mă, dar asta-i manieră de a primi personal navigant nou?

– Mă, ascultă-mă pe mine ! Toată lumea spune că Popicu e nebun; poate are el o lampă arsă, dar o să vă convingeți că are suflet de aur şi un gen de umor cam bizar şi neaşteptat, dar e un om excepțional. De altfel dacă vă trece prin cap să mergeți la Leu o să vedeți că vă ia peste picior şi ... ordinul e ordin.

– Bine, mă Nicule, dar ce putem face? Să încercăm să zburăm?...Poate merge totul bine...dar dacă nu merge? Tu nu vezi că Popişteanu şi-a menajat posibilitatea de a ne face răspunzători de orice eventual accident?

– Fii mă serios ! Cum poți să-ți închipui că Popicu nu cunoştea perfect lista noilor piloți? Pot să te asigur că a discutat om cu om pe fiecare dintre voi şi că a stat despre fiecare de vorbă, nu numai cu Leu Romanescu ci şi cu comandantul lui vechi de escadrilă, cu Miclescu şi cu Stănescu de la antrenament. Vă ştie acum pe fiecare câți dinți aveți în gură şi a fost personal de acord cu fiecare dintre voi. Dați-i drumul la zbor fără nici o teamă şi mai târziu o să vedeți cine e Popicu şi în ce ape se scaldă.

– Mă, Messerschmitt-ul a băgat spaima în toată lumea, ce fel de avion e şi care e pretenția lui cea hotărâtoare ?

– Messerschmitt-ul e un avion minunat ! Nu aveam mai multe ore ca tine pe Heinkel 112 când am trecut pe el. Are o singură slăbiciune: decolarea are un cuplu motor pe stânga fantastic şi trebuie ținut cu picior la dreapta aproape la refuz. Pune motorul progresiv şi ridică coada repede. După ce ai ridicat coada nu mai ai nici o problemă, dacă-l ții bine şi hotărât - chiar până la fund - cu picior pe dreapta. La aterizare, atenție la evitarea derapajului... Încolo nimic special. După decolare nu uita un palier lung ca să intri în viteză, pune pasul pe automat, închide radiatoarele, bagă imediat trenul şi flapsurile şi după aia poți să-l tragi cu crăcii pe pereți...O să-ți placă.

Asta e tot ce am putut obține ca instructaj, pentru a putea zbura pe cel mai rapid şi modern avion din lume la ora aceea. Nu ştiam nici măcar cum arată cabina pe dinăuntru, indicațiile normale ale instrumentelor de bord, comenzile pentru tren, flapsurile, radiatoarele, stabilizator, benzină, radio, armament, oxigen, compas, largare, centuri. Nu văzusem avionul decât pe dinafară.

Cu căpitanul Gheorghian am luat contact cu cinci minute înainte de a fi gata de zbor şi a rămas să stăm de vorbă cu el mai amănunțit după ce ne vom întoarce de la zbor.. .de la tentativa de zbor.

În timp ce eu vorbeam cu Nicu Polizu, maistrul Baciu, maistrul şef al escadrilei 57 şi Mişu Ionescu pregăteau într-adevăr trei avioane pentru zbor. Deja motoarele erau pornite şi se încălzeau, parcă spărgând nuci, cum spuneam noi.

Într-o scurtă convorbire cu colegii mei de aventură, a rămas ca primii trei care zboară să fie Vintilă Brătianu, Ion Mucenica şi cu mine. Consideram că în urma faptului că ridicasem clonțul, era de datoria mea să fac primul pas în materie de zbor. Ce o fi, o fi !

Când m-am apropiat de avionul care-mi era destinat, însoțit de Nicu Polizu şi Beby Greceanu, am făcut maistrului semn de tăierea contactului. S-a dat jos, m-am urcat în locul lui în carlingă, Beby Greceanu pe o aripă şi Nicu Polizu pe cealaltă şi au început să-mi dea toate indicațiile necesare pentru cunoaşterea aparaturii, a manetelor şi volantelor, precum şi a pozițiilor lor pentru decolare, zbor şi aterizare ... Aveam impresia că fac cea mai mare nebunie din viața mea. Îmi aminteam ce cunoaştere desăvârşită pretindea Marin Ghica pentru a da drumul la zbor.

Beby m-a ajutat să-mi leg paraşuta, mi-a dat centurile şi când n-am mai avut nici un pretext de amânare, au coborât amândoi, iar eu am făcut semn mecanicilor să dea drumul la manivelă. Ca într-un vis absurd, am cuplat elicea după injecția de eter iar motorul a pornit la sfert. Era cald, aşa că nu aveam motiv de întârziere, am tras odată de frâne, apoi am închis zăvorul cabinei şi am plecat rapid spre punctul de decolare care era pe latura de est a centrului de instrucție. Am pus cu botul în vânt şi am băgat motorul în plin progresiv.

Prima impresie este că mă pocneşte cu capul de blindajul din spate, atât era de mare puterea de tracțiune.

A doua impresie a fost de tendință extraordinară de a fura la stânga; amintindu-mi cele spuse de Polizu am băgat picior hotărât la dreapta; avionul a ridicat coada şi tendința pe stânga a început să fie mai uşor de controlat aşa că am lucrat mai fin pe palonier.

Nu ştiu când s-a desprins de la pământ. La 10 m am făcut un palier lung în care am băgat trenul, flapsurile, radiatoarele şi am pus pasul automat. Viteza? 350. Fantastic!... Am tras în sus şi nu ştiu când am văzut la altimetru 1.000 m.

Mi-am aruncat o privire de control asupra întregii aparaturi şi a întregii cabine atât de noi pentru

mine şi deodată am avut ciudata impresie de "deja perfect cunoscut" ceea ce mi-a dat o linişte desăvârşită. Am urcat la 2.000 de metri şi acolo am început să fac cunoştinţă cu avionul: 3200 de ture, boast 1,5, pas la 10, Viteza?... fantastic... 550 km/h.

Viraje, cabraje, picaje ranversare, tonou lent... Încercare de comenzi. Nu-mi venea să cred ce arăta vitezometrul si altimetrul cu variaţii rapide.

După o jumătate de oră de zbor, în care am trecut de câteva ori pe deasupra aerodromului, am ajuns la o stare de euforie vecină cu patologia.

Aveam impresia că m-am născut pe avionul ăsta, simţeam în el un fel de fiinţă vie, un adevărat prieten care-mi înţelege stările, încearcă să mă liniştească, îşi supune forţa şi calităţile extraordinare voinţei mele, mă acceptă cu bucurie şi e dispus să colaboreze, cerându-mi înţelegere la nevoile lui şi este dispus să fie îngăduitor cu eventualele mele stângăcii.

Am căpătat dintr-o dată convingerea - dincolo de raţiune - că ăsta e avionul meu. Cu ăsta fac corp comun, suntem o singură existenţă care pulsează în inima mea şi în cei 1.500 de cai ai bielelor lui.

Mă simţeam extrem de bine şi plin de o bucurie fără margini, nu-mi venea să merg la aterizare, ca temându-mă de o despărţire dureroasă. Zborurile viitoare nu-mi mai puneau nici un semn de întrebare. Eram absolut sigur că pe acest avion nu mi se poate întâmpla nimic. Mă simţeam atât de bine şi de sigur pe el, de parcă aş fi avut 5-600 de ore de zbor pe un Messerschmitt 109 E.... Nu-mi făceam nici o grijă privind aterizarea.

Aterizarea!?... Într-adevăr, trebuia să aterizez! Am scos roţile, am pus pe direcţie, flapsurile, stabilizator, radiatoare, pasul de elice. Aerodromul se apropia... jos!... motor de susţinere, aterizare scurtă şi rulaj până la hangarul escadrilei 57.

M-am dezlegat în rulaj, aşa că îndată ce am tăiat motorul, am deschis cabina şi am coborât. Alţi trei piloţi mă aşteptau:

– Cum e???...

– E cel mai bun avion pe care am zburat vreodată!... Grijă mare la decolare că fură la stânga, încolo e un avion ideal.

Şi au urmat ceilalţi... Nici un accident! Personalul de pistă era entuziasmat şi aplauda fiecare revenire ca un spectacol reuşit jucat de nişte actori buni pe o scenă improvizată.

Nimeni nu a coborât bagatelizând avionul sau cu o siguranţă exagerată în sine. Ne dădeam toţi seama că aveam de-a face cu un avion serios care poate pune la dispoziţie toate calităţile care-i făcuseră faimă în toată lumea, dar.. .pretinde din partea pilotului său o atenţie permanentă, o înţelegere perfectă, o seriozitate fără excepţii şi un minimum de calităţi incontestabile, fără de care - asemenea unui cal de mare rasă - îşi poate trânti fără menajamente călăreţul slab de înger sau neserios.

Aşa a fost la 6 martie 1941 primul zbor pe Messerschmitt 109 E, primul contact cu acest prieten bun, care urma să-mi fie tovarăş de bine şi de greu în tot timpul războiului.

Fără ca nimeni să observe - toţi eram preocupaţi doar de activitatea de pe aerodrom şi din aer - Popişteanu apăruse în gura hangarului de pe aerodrom şi urmărea cu atenţie toate decolările, evoluţiile şi aterizările. Când s-a terminat ultimul, Popişteanu s-a întors la el în birou transmiţând ordinul ca toţi piloţii să se prezinte la el.

Ne-am dus!... L-am găsit în biroul său, destul de gânditor, cu mutra lui de babă şmecheră, şi ne-a ţinut o mică vorbire:

– Domnilor n-am ce vă face... aţi vrut Messerschmitt, aveţi Messerschmitt; credeam că sunteţi începători!... Când colo... Ce să vezi?... Ei sunt piloţi de vânătoare de-adevărat !... Aşa credeţi voi... Eu nu !

Să ştiţi că zborul reuşit de astăzi pentru moment este o performanţă de vârf... Asta trebuie lucrată cu multă seriozitate şi perseverenţă; fără să vă intre în cap că de acum aţi fumat avionul ăsta. Când vă e lumea mai dragă, vă arată el că nici pe departe nu cunoaşteţi încă toate pretenţiile şi posibilităţile lui.

Messerschmitt 109 E este cel mai bun avion de vânătoare din lume, dar numai dacă este pilotat de piloţii cei mai buni din lume... Asta trebuie să devină aspiraţia voastră. Acest avion nu admite mediocritatea. Se răzbună împotriva celor slabi când nu te aştepţi; nu admite nici o miime de secundă de neatenţie, nu suportă nici o greşeală, nu ajută decât pe cei tari şi buni, care ştiu să fie stăpâni şi atunci el se supune cu credinţă şi plăcere şi vă va sluji.

Pentru zborul de astăzi, vă felicit din toată inima. Văd că meritaţi să intraţi în Grupul 7 Vânătoare. (Leu nu greşise !) Dar odată intraţi în cel mai bun grup de vânătoare al ţării, aveţi datoria de a vă antrena fără odihnă, fără ore, fără program, zi şi noapte. Când mâncaţi, când citiţi sau orice faceţi, gândul să vă fie numai la zbor, iar când vă odihniţi şi dormiţi să visaţi numai Messerschmitt, zbor şi iar zbor.

La noi în unitate nu se face economie de combustibil sau de ore motor. Vreau să vă văd zburând mereu, iar programul vi-l voi face eu, aşa fel ca în cel mai scurt timp să fiţi suficient de antrenaţi

pentru a intra în luptă şi a supravieţui învingând.

Sunteţi liberi... Puteţi pleca acasă...sau la un restaurant... unde vreţi. Şi de mâine începe activitatea şi programul de zbor de antrenament.

Am plecat; am părăsit aerodromul cu impresia îmbătătoare a unei mari duble victorii: învinsesem şi-mi făcusem un aliat din Messerschmitt şi învinsesem rezervele lui Popişteanu, câştigând un loc la care numai cu 48 de ore mai înainte, nici în vis nu cutezam să mă gândesc.

Ştiam că ambele victorii se pot transforma la cea mai mică greşeală în înfrângeri, poate chiar definitive. Timpul mi-a dat dreptate, căci a doua zi de dimineaţă pe aerodromul Pipera s-a aşternut unul din cele mai mari dolii din aviaţia română contemporană.

Căpitanul Pufi Popescu, as al aviaţiei române, pilot de vânătoare, polivalent, campion mondial de acrobaţie şi comandant al escadrilei 57 din Grupul lui Popişteanu (7 Vânătoare) s-a ciocnit în zbor în formaţie strânsă cu un căpitan german, Hörnig. Lui Pufi i-a zburat elicea avionului mâncând cu ea din neatenţie o parte din coada lui Hörnig, care a reuşit totuşi să aterizeze. Nu aveau decât 200 m înălţime şi de aceea, cu toate că Pufi Popescu a încercat să se salveze cu paraşuta, aceasta nu s-a putut deschide complet iar Pufi a fost făcut bucăţi.

Această mare tragedie a fost un semnal de alarmă şi un nou "memento" pentru toţi cei care se încred prea mult în puterile şi în nemurirea lor. Această din urmă credinţă a semănat de altfel cu mii de morminte drumul zburătorilor din lumea întreagă şi voi mai avea ocazia de multe ori să semnalez, în cele ce urmează, victime ale aceluiaşi "icarism", care face parte din însăşi factura sufletească a zburătorilor. Ea s-a plătit de nenumărate ori cu jertfe care nu scad cu nimic respectul şi veneraţia pentru cei dispăruţi, dar trebuie să ne îndemne la o luptă permanentă şi foarte grea cu propriile noastre porniri, pentru a adăuga la virtuţile zburătorilor şi ale luptătorilor şi pe aceea a conştiinţei permanentei fragilităţi a omului în faţa naturii şi a propriilor noastre creaţii.

Hörnig era un pilot cu un antrenament colosal; se bătuse multă vreme contra aviaţiei engleze în Canalul Mânecii şi repurtase nenumărate victorii. Aterizarea lui cu un avion cu comenzile zdrenţuite a fost o performanţă extraordinară şi încă o dovadă a marilor lui calităţi militare, umane şi profesionale. Peste câteva zile, de altfel, Hörnig a comandat compania germană de onoare, care a dat din partea aviaţiei germane ultimul onor celui mai de seamă zburător român din vremea aceea, recunoscând atât valoarea lui, cât şi calităţile care îl duseseră la această celebritate. Din nici un punct de vedere Hörnig nu era superior lui Pufi şi el ştia şi recunoştea aceasta; numai capriciul norocului făcuse ca el să scape cu viaţă dintr-o ciocnire care era datorată exclusiv unei greşeli a lui Pufi şi în care, în situaţia lui Pufi Popescu, nici Dumnezeu din cer n-ar fi putut scăpa cu viaţă.

Comanda escadrilei 57 Vânătoare din Grupul 7 a revenit apoi lui Alex Manoliu, căpitan destul de recent, moldovean cu vorbă de cronică şi un suflet blând ca o mătuşă nemăritată.

Abia pe ziua de 9 martie s-a început efectiv antrenamentul pentru noi; zboruri de aclimatizare, singuri, acrobaţie, lucru de tot felul, aterizări, decolări etc. Fiecare nou zbor îmi aducea tot mai multă siguranţă, atât în teren şi la decolare, cât şi în aer. Mi-a trebuit un timp pentru a mă obişnui cu viteza - pe atunci colosală - a avionului, pentru a-i folosi în mod raţional puterea, forţa ascensională, automatismele de pas, răcire, tren etc. Dar toate acestea erau doar primul act al unei cunoaşteri pe care numai războiul putea să o desăvârşească.

Ştiam că deşi zbor pe Messerschmitt sunt departe de a fi un pilot de vânătoare pe el şi că, pentru a completa ceea ce-mi lipsea, trebuia ceva pe care nu-l puteam defini, care nu era în mine şi nu putea veni de la alţii.

Din fericire, probabil că s-au mai gândit şi alţii la asta, căci în ziua de 31 martie s-a suspendat activitatea pe aerodrom şi am fost chemaţi, tot personalul navigant al Grupului7 Vânătoare plus Leu Romanescu, la turnul de comandă al aerodromului (folosit acum de nemţi).

Aici era prezent într-o sală mare tot personalul navi- gant al grupului de vânătoare german, cu comandantul în frunte, maior Handrick, acel zeu gotic, în preajma unui colonel plin, von Lutzof, celebru purtător al "Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwerten" pentru multele lui victorii în Canalul Mânecii.

Din politeţe a luat întâi cuvântul Leu Romanescu, care ne-a dat toate lămuririle asupra scopului acestei întruniri, apoi a luat cuvântul (cu traducător) colonelul Lutzof, apoi Handrick.

În rezumat iată despre ce era vorba: Conform înţelegerii între statul român şi cel german şi între comandamentele superioare ale armatei şi aviaţiei celor două state, urma să înceapă o perioadă de instruire comună de luptă, care pentru aviaţia de vânătoare urma să se caracterizeze prin zboruri individuale şi în formaţie împreună cu piloţi germani (ei pe avioanele lor). Urma apoi să facem antrenamente de luptă aeriană şi să terminăm prin trageri în ţinte terestre şi aeriene la centrul de tir al aviaţiei, la Mamaia.

A urmat imediat după aceea o repartizare a piloţilor şi cuplarea fiecăruia cu un pilot neamţ, urmând ca de a doua zi să începem lucrul.

Mie mi-a revenit un tânăr locotenent german, Dickfeld, care avea un antrenament doar de vreo

sută de ore de zbor pe Messerschmitt 109 şi încă nu participase la război efectiv. Fusese trimis pentru completarea efectivelor după pierderile suferite de unitatea lui prin luptele din Canal. Deşi tânăr, tipul era foarte bine instruit şi "foarte neamț". Extrem de politicos şi de amabil, mai ales după ce s-a convins că mă descurc bine în limba lui, Dickfeld a stat de vorbă cu mine vreo două ceasuri asupra felului cum eram instruiți noi, asupra bazelor instrucției noastre ca vânători şi despre problemele tehnice ale avionului.

Astfel am ajuns la necesitatea de a face două schimbări esențiale; noi lucrasem până atunci după tehnica franceză, adică patrulă din 3 avioane ; trebuia să trecem la patrula germană de 4 avioane, compusă la rândul ei din două celule de câte 2 avioane. Această patrulă articulată era mult mai suplă şi mai modernă şi corespundea mai bine cu tactica noastră de aviație de mare viteză.

A doua schimbare era de natură tehnică şi consta în inversarea cursei manetei de gaze. La noi, de când am intrat în aviație şi pe toate avioanele, maneta punea avionul în plin către înapoi şi reducea către înainte - trebuie să recunoaştem că nu era firesc - în timp ce la nemți maneta punea motorul în plin către înainte şi reducea către înapoi - aşa şi fuseseră construite şi modificate apoi de noi pentru a fi cum eram obişnuiți. Sigur că, din punct de vedere tehnic, modificarea nu punea nici un fel de problemă, căci reveneam la construcția lui primordială, dar din punctul nostru de vedere treaba nu era aşa de simplă, căci lucrul cu maneta de gaze devine un automatism - intră în reflex - şi o schimbare poate da naştere la manevre inverse cu consecințe foarte grave, mai ales ținând seama că, fiind singur la bord, n-are cine să te corecteze.

Nemții ne-au dat, pentru modificarea tehnică şi pentru antrenarea pe noua formulă de pilotaj, o săptămână - termen care mi s-a părut mult prea scurt. Chiar din ziua aceea toate echipele de maiştri şi mecanici erau călare pe avioane pentru a face modificarea şi au lucrat toată ziua şi toată noaptea, astfel că a doua zi la ora 7 dimineața toate avioanele grupului aveau manetele inversate, ralenti-urile reglate şi totul gata pentru zbor. Am început zborul după această nouă formulă.

Trebuie să recunosc că, la primul tur de pistă, mi s-a părut destul de greu să mă obişnuiesc şi-mi solicita o atenție concentrată şi obositoare. Am făcut în ziua respectivă 6 zboruri, care au mers din ce în ce mai bine - adică mai uşor şi cu mai puțină tensiune.

După scurgerea săptămânii de grație, schimbarea nu ne mai deranja atâta şi am reluat legătura cu piloții nemți - eu cu Dickfeld. În fiecare dimineață, Dickfeld venea cu ordine precise şi instrucțiuni amănunțite de la maiorul Handrick.

Astfel, programul consta pentru moment din zboruri şi evoluții de tot felul în celulă; formație de luptă (în linie, 50m interval). Şi formație strânsă (aripă la aripă, 1m interval) - şcoala celulei. Inițiativa şi programul zborurilor erau acum ale nemților. Venea la mine Dickfeld şi-mi spunea:

"Herr Leutnant, es ist nun 15 Minuten nach 7. În fünf Minuten genau - Start" - La început aceste 5 minute în care el se întorcea liniştit la avionul lui (cca 200 m), se pregătea, pornea motorul, încălzea şi ieşea la linie cu avionul, mi s-au părut foarte scurte - cu timpul m-am obişnuit şi-mi ajungeau.

Dickfeld era foarte mulțumit de mine în formație de luptă, dar mai puțin mulțumit de mine în formație strânsă, unde manifestam o oarecare rezervă având permanent în minte catastrofa lui Pufi Popescu. A trebuit să-mi mobilizez toată ambiția şi într-o zi, în formație strânsă am băgat avionul meu nu la 1 m, cum cerea Dickfeld, ci am luat capul planului lui între elicea şi planul meu, aşa încât distanța era acum -1m. Nu mai spun că Dickfeld a transpirat tot timpul zborului, dar eu nu m-am mişcat de acolo, orice evoluție ar fi făcut el, până am venit la aterizare. Nici nu mai spun că şi eu transpirasem, dar am scăpat de propriile mele temeri.

După aterizare, Dickfeld a venit la mine râzând şi ne-am strâns mâna prieteneşte; el spunea că e minunat, dar că asemenea demonstrații nu sunt prudente, pentru că la 600 km la oră centimetrii sunt mai puțini decât nimic şi imponderabilitățile atmosferice pot duce la cele mai grave consecințe. Aşa am încheiat şcoala celulei.

A urmat şcoala celulei în 4 avioane, unde am zburat făcând celulă cu Ion Milu iar Dickfeld cu lt. Steiner.

Şcoala escadrilei am făcut-o în cadrul grupului nostru, emancipându-ne încet, încet de sub tutela germană şi am început să participăm la sistemul de alarmă al aerodromului. Nemții ne declaraseră gata instruiți şi apți pentru frontul ce urma să se deschidă.

Zborul de alarmă a fost şi el o problemă. Până la 1 mai alarma a fost asigurată numai de nemți, care decolau la rachete de alarmă de exercițiu, lucru pe care noi îl priveam cu nedumerire şi cu oarecare mirare. Când s-a discutat prima dată problema alarmei, nemții ne-au spus că există trei grade de alarmă:

Alarma de gradul III - avioanele la pistă cu motorul rece, mecanicii îşi văd de treburi, piloții în sălile de odihnă sau de instruire. Decolarea trebuie să se facă în 5 minute de la tragerea rachetei de alarmă.

Alarma de gradul II - avioanele la pistă cu motorul rece, mecanicii pe lângă avion, piloții la fel.

Alarma de gradul I - avioanele pe pistă cu motorul cald, mecanicii pe manivela bendixului, pilotul băgat în avion. Decolarea într-un minut.

Noi la început am crezut că ni se spun gogoşi şi că nici în alarmă de gradul I nu se poate decola în mai puţin de 5 minute.

"Unde mi-e harta? Dă-mi casca! ...Strânge-mi paraşuta. .. N-a plecat din prima oară motorul, ... Rulaj la teul de decolare... Ehehei !!"

Nemţii ne-au făcut demonstraţii, lăsând ca noi să tragem racheta de declanşare a alarmei... şi-am avut ocazia să constatăm că niciodată nu au decolat în timp mai lung decât cel prescris, ba "chiar de multe ori sub termenul dat.

Ne-au precizat că în caz de alarmă se opreşte instantaneu orice aterizare sau decolare pe aerodrom, iar la alarma de gradul I avionul decolează chiar de-a curmezişul direcţiei de decolare, fără a mai ţine seama de nimic, nici de vânt, nici de loc, nici de celelalte avioane. Noi cam râdeam, dar nemţii erau foarte serioşi şi încet, încet, am constatat că nu era exclus să reuşim şi noi această performanţă, ba chiar am reuşit-o şi am depăşit-o şi ne-a devenit uşor. Atunci mi-am dat seama cât se poate obţine prin antrenament, iar viitorul mi-a dovedit că antrenamentul te poate duce uşor la nişte performanţe care chiar pentru bunii profesionişti par miracol de circ.

Ţin minte că odată am pus căpitanului Hörnig o întrebare la care răspunsul lui mi s-a înfipt în cap ca un cui, de care mi-am amintit adesea mai târziu. Avioanele noastre fiind noi-nouţe, aveau montat un retrovizor pe partea din faţă a cabinei, în care puteai să vezi coada sau orice alt avion care s-ar afla în coadă, lucru care ni se părea foarte preţios. L-am întrebat pe Hörnig de ce avioanele lor nu au retrovizoare şi dacă au venit din fabrică fără, de ce nu-şi montează ceva atât de bun. Hörnig a început să râdă cu poftă şi, ca unul cu mare experienţă de luptă, mi-a spus:

– Am avut la toate avioanele retrovizoare dar le-am demontat, căci sunt inutile şi chiar periculoase. Inutile pentru că se vede în spate mult mai bine cu ochii liberi - nu oricine poate, dar un pilot de vânătoare ajunge cu uşurinţă, după prima luptă aeriană mai grea, să privească tot atât de uşor înapoi ca şi înainte. Trebuie să ai capul pus pe rulmenţi dacă vrei să te întorci viu la bază.

Retrovizorul este inutil, căci deformează vederea, iar în realitate nu poţi vedea un avion în spate, decât atunci când este mult prea aproape. Dacă vezi avionul care trage în tine din spate, în retrovizor - spunea Hörnig - trebuie să fi terminat de mult "Tatăl nostru", căci nu mai ai de trăit decât cel mult 2-3 secunde. Adversarul din spate trebuie să-l descoperi în retrovizor când se vede doar ca un punct microscopic, pentru a putea să degajezi şi apoi să ataci. Retrovizorul este periculos, căci dacă te bizui pe el n-ai nici o şansă de scăpare şi apoi deformează vederea şi compromite adaptabilitatea ochiului.

În urma multor asemenea conversaţii avute cu piloţi cu experienţă de luptă, am ajuns să-mi dau seama că noi suntem în fond nişte "agiamii", total lipsiţi de experienţă, care urma să ne batem cu o aviaţie foarte mare, despre care nu ştiam mare lucru şi mă întrebam ce şanse aveam de a dura în timp şi de a ne face în mod onorabil datoria, sperând într-o victorie contra colosului rus.

Şi iată că nu trecuse decât circa o lună de când, cu inima cât un purice, îndrăznisem să zburăm prima oară pe Messerschmitt şi deja chestiunile de pilotaj, încet, încet, pe nesimţite, trecuseră pe planul al doilea, înlocuite în preocupările noastre şi mai ales ale mele, de lucrul în zbor, adică scopul pentru care zburam, de pregătirea de luptă în zbor.

Niciodată nu mi-am slăbit atenţia faţă de pilotajul propriu-zis, dar acesta începuse să treacă în automatisme multiple, care făceau să avem din ce în ce mai multe disponibilităţi pentru formaţie, coechipieri, orientare şi hartă, navigaţie, descoperirea şi urmărirea adversarului, degajarea în faţa atacurilor lui, ochire, tragere, comunicaţii radio, rezerva de carburanţi şi multe alte probleme ale luptei aeriene.

Începeam chiar să facem oarecare exhibiţii de virtuozitate, pentru a ne dovedi clasa faţa de nemţi: zboruri pe vreme proastă, alarme peste nori, aterizări în formaţie, întoarceri la extrema limită de benzină, ba chiar şi încercări ale zborului de plafonare la 10-12.000 m înălţime. Nu mai vorbesc de cele mai năstruşnice acrobaţii şi, trebuie să mărturisesc, din ce în ce mai jos.

La 28 mai 1941 întregul Grup 7 Vânătoare, în frunte cu Popişteanu, am făcut prima deplasare pe alt aerodrom. Plecam la trageri la Mamaia.

Şcoala de tir şi bombardament condusă de Căpitanul Leonida era un fel de ultim examen al pregătirii noastre pentru a ne considera gata de luptă în orice moment.

Popişteanu şi-a ales singur coechipierii în patrula lui de comandă şi astfel m-am pomenit şeful celulei a doua din formaţia sa şi m-am înţeles cu băieţii din patrulă să-l "strângem" pe Popicu, ca să vadă ce putem.

Deplasarea s-a făcut pe escadrile în formaţie strânsă de paradă şi, râzând, l-am înghesuit pe Popişteanu atât de strânşi lângă avionul lui că bietul Popicu a cam transpirat tot timpul celor 30 de minute cât a durat deplasarea.

Tragerile s-au efectuat în condiții excelente. Cu ocazia asta am putut constata ce minune de armă e Messerschmitt-ul. Gruparea gurilor de foc, tunul central, vizorul cu reflexie şi cadența au făcut ca în câteva trageri să ajungem să punem aproape 100% din proiectile în țintă, de mai multe ori în condiții destul de grele.

Din nenorocire, muniția alocată era destul de puțină, iar rezultatele obținute au justificat încheierea exercițiilor de tragere şi pe data de 31 ne-am întors la Bucureşti-Pipera, tot în formație de paradă, de data asta încadrat la locul meu în escadrila 56 a lui Gheorghian, în care căpătasem sarcina de O.T. - ofițer tehnic -, care-mi dădea răspunderea tuturor problemelor tehnice ale escadrilei: motoare, celule, armament, radio, alimentare, compensări de girocompasuri, oxigen şi coordonarea activității tuturor maiştrilor şi mecanicilor.

Ajunşi la Bucureşti - acasă - eram considerați ca o unitate gata de luptă şi crescusem în prestigiu față de toate celelalte subunități ale flotilei, nu numai din cauza avionului pe care zburam dar şi din cauza antrenamentului căpătat, a conlucrării cu nemții, luând parte egală şi efectivă la sistemul de alarmă şi a zborurilor pe care le efectuam în văzul şi considerația tuturor, iar noi ne cam complăceam în climatul acesta de "corifeism", ceea ce ne dădea o doză de îngâmfare, care ştiam însă că va trebui până la urmă să dispară, în momentul în care nu vom mai face paradă ridicolă şi ne vom confrunta cu adevărata realitate dovedită numai în luptă.

S-au mai scurs doar zece zile în acest "dolce far niente" agreabil şi deodată, într-o adunare la flotilă, Romanescu ne-a comunicat că Grupul 7 Vânătoare se deplasează pe zonă la data de 15 iunie, la Râmnicu Sărat.

Râmnicu Sărat. Nu-mi venea să cred - oraşul în care copilărisem, unde-mi făcusem clasele primare, unde cunoşteam pe fiecare, unde fiecare mă cunoştea. Părinții mei locuiau acolo, la Topliceni, la numai 3 km de oraş aveam moşia unde-mi petrecusem viața întreagă în afara studiilor; iar vacanțele mi le petreceam tot acolo.

Prin ce capriciu al soartei se făcea ca baza de pornire la război să fie în locul care-mi era cel mai drag din țară şi rămas-bunul față de țară şi pace - plecarea la război - trebuia să se facă tocmai din locul unde deschisesem practic ochii (deşi eram născut în Bucureşti) şi unde totul era impregnat de duioşia nostalgică a întregii mele vieți trecute...Să fie o prevestire de bine sau una de rău, de care să-mi amintesc cu emoție în toate greutățile campaniei ce va urma.

15 iunie 1941... dimineață înnourată şi amenințătoare, cu burniță.

La ora 4:00 eram pe aerodrom, cu o valijoară făcută special pentru a încăpea în cutia de bagaje a avionului. Bagajele mari, precum şi toată gospodăria Grupului, cu personalul terestru şi cu toată trupa, plecaseră în cursul nopții, cu coloana de maşini care trebuia să ajungă odată cu noi pe aerodromul din spatele gării din Râmnicu Sărat.

Îmi luasem cu o zi înainte rămas bun de la toți cei din Bucureşti. Fratele meu mai mare cu 2 ani, Radu, unchi, mătuşi, prieteni, gazde şi cunoscuți. Sora mea Martha, mai mică cu doi ani, era în concediu acasă, deci urma s-o văd.

Eram acum dezlipit de Bucureşti şi mă uitam la motorul şi la aripile avionului meu nr. 32. Ele erau acum prietenii mei, în ele îmi puneam toată nădejdea, ele singure ştiau ce se petrece în mine, ele mă vor ajuta dacă voi şti să le dau ce e mai bun şi mai tare în mine, numai pe ele pot conta... şi pe mine.

La ora 5, decolarea... pe patrule, pe escadrile. Pământul, galben - cenuşiu, cerul cenuşiu, plafon 5.000 m, nici n-am avut timp să ne adunăm cum trebuie şi am văzut sub aripi rafinăria Venus, Râmnicul, gara şi aerodromul... care nu era decât un mare imaş chiar dincolo de gară, fără nici o amenajare. Coloana de maşini sosise deja şi ni se punea un teu de fum pentru aterizare. Terenul foarte noroios, destul de mic. Toată lumea din gară ca spectatori. Aterizarea în condiții bune, avioanele trase la linie, lângă o lizieră de pomi, huse pe ele şi apoi activitate de ridicare a corturilor Manfred Weiss.

Amenajarea aerodromului şi a cantonamentului au fost probleme în care nu aveam nici o experiență şi care ne-au ocupat tot restul zilei. Masa de prânz am luat-o în oraş la un restaurant, unde toți ochii s-au căscat văzând această invazie de 50 de aviatori cum nu mai văzuse Râmnicul de când era. Atmosfera era puțin forțat veselă, căci fiecare în subconştient ştia că în fond începusem "marea aventură".

După-amiază mi-am luat inima în dinți şi i-am explicat lui Popişteanu situația mea la Râmnicu Sărat, am cerut voie să stau acasă la Topliceni, asigurându-l că având maşina lui Rudy Reineck la dispoziție în orice moment, pot fi în maximum 10 minute la aerodrom.

Pentru a se convinge, i-am invitat a doua zi la dejun, pe el şi pe toți comandanții de escadrilă, plus prietenii mei Rudy Reineck, Vintilă Brătianu, Radu Dumitrescu. Pe la ora 8 seara am plecat cu Rudy la Topliceni la părinți. Martha era şi ea acasă. Emoție mare, zarvă, camere pregătite pentru Rudy şi pentru mine şi o seară plină de voie bună şi de îngrijorare asupra viitorului.

Rudy s-a lipit imediat de părinții mei ca o mină magnetică când găseşte masa metalică a unui vas. Era foarte obişnuit cu viața la moşie şi imediat între el, tata şi mama s-a născut acea înțelegere

care duce la prietenii ce nu se mai pot desface.

A doua zi de dimineață, la ora 5, eram la aerodrom, iar Rudy a trebuit să plece cu avionul de legătură al Grupului, cu Taifunul, la Bucureşti pentru a transmite rapoarte, cereri, dări de seamă şi alte documente militare (Rudy fusese radiat de la Vânătoare din considerente medicale - varice - şi încadrat la noi ca pilot de legătură). Rămăsesem cu maşina lui, un Ford 38, special pentru a circula cu uşurință între Topliceni şi aerodrom, lucru pe care-l făceam conştiincios dimineața, la prânz şi seara.

Dejunul acasă la noi cu Popişteanu şi ceilalți invitați a fost foarte agreabil şi a pecetluit acordul între aviatori şi părinții mei, lucru care trebuia să-mi fie foarte util în zilele care urmau.

La aerodrom, activitatea mea era destul de redusă, deoarece ploaia care se instalase ne constrângea la spațiul operant redus al corturilor, care față de localurile flotilei din Bucureşti ni se părea groaznic de mic.

Se retuşau de către maiştri şi mecanici micile probleme revelate de transportul avioanelor pe calea aerului. Toate avioanele dormeau parcă sub adăpostul huselor cenuşii, iar noroaiele încărcau roțile maşinilor şi cisternelor care circulau între oraş şi aerodrom.

În sfârşit, în ziua de 20 iunie dimineața, ploaia a încetat iar cerul prezenta spărturi albastre, prin care soarele încerca să reintre în drepturile lui de vară, de care fusese atâtea zile frustrat de masele infinite de nori care cernuseră ploaia prelungită, sursa noroaielor, a indispoziției şi a oboselii tuturor, mai ales pentru acest început. Oamenii începuseră să iasă în uşa corturilor, iar husele să dispară.

Ziua a trecut cu mai mult dinamism şi voie bună şi odată făcută tranziția, tendința era de a considera situația de aici ca o nouă stare de fapt cu care începeam să ne obişnuim, cu toate particularitățile ei, bune şi rele. Băieții începuseră să vorbească despre fetele frumoase pe care le remarcaseră în oraş, se discuta despre organizarea unei petreceri de luare de contact, cu concursul cercului militar din localitate şi toți păreau că încep să-şi organizeze noul gen de viață pentru a fi cât mai comod.

Se ştiau restaurantele cu vin bun şi grătar special, se mutau dintr-un cantonament într-altul după capriciul unor ochi frumoşi şi se stabileau rendez-vous-uri chiar peste o săptămână sau două. Aşa ne-a găsit ora 5 după-amiază, când Popişteanu a hotărât că vom merge mai devreme acasă, având în vedere inactivitatea de pe aerodrom şi faptul că a doua zi programasem zbor de antrenament.

Timpul se înseninase complet şi soarele era încă sus pe cer. Mă urcasem în maşina mea la volan (afară era încă noroi) şi împreună cu Vintilă, aşteptam din moment în mo- ment dezlegarea de a părăsi aerodromul. Aceasta a fost însă întârziată de faptul că o maşinuță mică Skoda (din cele cu caroseria acoperită cu pergamoid) apăruse din depărtare, dinspre oraş şi se apropia înotând prin noroaie şi stropind prin toate băltoacele drumului de țară.

Popişteanu aştepta să vadă cine era în acea maşină, înainte de a ordona încetarea activității. Când, în sfârşit, murdară, aburindă, informă, maşina s-a oprit în fața cortului comandantului de grup, din ea au coborât locotenent comandorul Landman, comandantul Grupului 5 bombardament Heinkel 111, şi aghiotantul lui, locotenentul Puiu Monciu, care după ce au schimbat câteva cuvinte cu Popişteanu, au intrat în cortul lui, spre enervarea noastră care de-abia aşteptam să plecăm fiecare la treburile lui.

Ne întrebam ce dracu vor ăştia tocmai acum, când mulți îşi pierdeau întâlniri aranjate, sau alte programe.

Şi am stat... şi am aşteptat, şi s-a făcut ora 5 şi jumătate şi în sfârşit îl vedem ieşind pe aghiotantul lui Popişteanu care ne spune: "Domnul comandor a zis ca tot personalul navigant să se adune la comanda grupului."

Când am intrat acolo, în cort, Popişteanu stătea în picioare în spatele biroului lui şi alături de el lt. comandor Landman şi aghiotantul său, locotenent aviator Puiu Monciu. Odată prezentările făcute, Popişteanu a cerut linişte absolută şi apoi a anunțat solemn:

– Domnilor ofițeri, subofițeri şi maiştri militari, de astăzi 21 iunie, ora 24 sau 22 iunie, ora 0, suntem în război cu Uniunea Sovietică. Pentru aceasta, conform ordinelor primite de la comandamentele superioare...

RĂZBOIUL

Până la Stalingrad[1]

După căderea necondiționată a Basarabiei fără a trage un foc de armă, intrarea țării în a doua conflagrație mondială de partea Germaniei era singura modalitate de eliberare a României dintre Prut şi Nistru. Totuşi, deşi se făceau pregătiri intense, dotarea armatei române era, din punct de vedere tehnic şi numeric, mult inferioară vecinei de la Răsărit. Flotila noastră număra 2000 de avioane, cu tot cu avioanele sanitare şi de pasageri. Cu toate acestea, a luptat, provocând multe pierderi, cu cele mai mari aviații ale timpului: rusească, americană, germană şi engleză. Puțini au fost piloți de meserie. Majoritatea erau piloți civili, care practicaseră pilotajul ca pe un sport. Piloții aceştia sunt cei care au luptat la Odessa, au spart încercuirea de la Stalingrad şi cotul Donului şi au fost decorați cu Crucea de Fier.

Grupul 7 Vânătoare, sub comanda lui Alexandru Popişteanu, se găsea deplasat pe aerodromul de lucru Râmnicu Sărat. Se încercau avioanele monoplane Messerschmitt 109 E (Me-109) cumpărate de curând de la nemți.

În seara zilei de 20 iunie a sosit la cortul comandorului comandantul Grupului 5 Bombardament Heinkel 111, maiorul Landman. După o scurtă întrevedere "cu uşile închise", li s-a comunicat piloților: "Domnilor, de astăzi, de la ora 0, suntem în stare de război cu Uniunea Sovietică. Prima misiune este de a însoți grupul de bombardament al domnului maior la Chişinău, cu plecare de pe aerodromul Bârlad".

La Bârlad nu a mai fost timp pentru nici o oră de antrenament, piloții români începând războiul cu trei până la cincisprezece ore de zbor. S-a decolat. Până la Chişinău, nici o reacție din partea apărării antiaeriene, nici un avion de vânătoare. Au fost bombardate aerodromul, gara, comandamentul sovietic, apoi s-a ordonat întoarcerea la bază. Vorba lui "Moacă" Burileanu: "Păi, să tot faci război, măi frate!"

Nu ştiam atunci care va fi aspectul adevăratului război, care avea să ni se dezvăluie chiar de a doua zi.

În această a doua zi a început cu adevărat războiul, odată cu misiunea de a bombarda nodul de comunicații de la Româneşti - Basarabeasca. Am văzut prima oară un baraj de artilerie antiaeriană infernal. Primă jertfă a fost bombardierul Heinkel 111 pilotat de locotenent aviator Monciu Petre, care a foc atins de proiectile. Se desface în trei bucăți, dar pilotul reuşeşte să sară cu paraşuta, fiind practic salvat. Dar a fost prins de populația băştinaşă (de români) şi predat ruşilor, care l-au îngropat în pământ până la gât şi l-au ucis cu pietre. Aşa a murit primul aviator român pe frontul de Est ! Întorşi la baze, eram cu toții mult mai serioşi, deveniserăm brusc conştienți că luptam într-un război în care mulți dintre noi şi poate cei mai buni şi mai viteji, urmau să cadă.

Prima jertfa din Grupul 7 a fost adjutantul stagiar aviator rezervă Ilie Vătămanu de la Escadrila 57 vânătoare, care a căzut atacând la sol, în lupta de la Bujoru. Plecase în cea de-a unsprezecea misiune. Participase la două lupte aeriene şi doborâse, la 27 iunie 1941, un avion inamic în apropriere de Tatar - Copceag.

Zburam aproape exclusiv pentru protecția celorlalte categorii de aviație: bombardament, asalt, recunoaştere sau transport; învățasem treptat să apărăm mai eficace, să dozăm forțele, să utilizăm în luptă toate elementele meteorologice, calitățile excepționale ale avionului, slăbiciunile inamicului, puterea de foc, gradul nostru de pricepere şi antrenament şi, de unde la început am fost covârşiți de superioritatea numerică a inamicului, acum lucrul acesta nu ne speria şi a devenit una din datele problemei, de cunoaşterea căreia depindea supraviețuirea noastră.

A urmat primul avion doborât de ai noştri, drama pilotului care conştientiza perfect că porunca a doua din Legile lui Moise, "Să nu ucizi", nu face distincția între timp de pace şi timp de război. Pe aerodromul de la Salz, Grupul 7 Vânătoare a stat până la căderea Odessei. Au capturat multe avioane de vânătoare ruseşti, aşa-numitele Rata, piloții români rămânând uimiți de primitivismul lor. Avionul era din lemn, teribil de scurt, iar escamotarea trenului de aterizare se făcea pe bază de scripeți. Un scripete pentru roata din stânga, unul pentru roata din dreapta. Era avionul lor de serie, ruşii începând războiul cu zeci de mii de astfel de parascovenii zburătoare.

Cu un fair-play admirabil, românii aveau toată stima pentru cei care reuşeau să lupte cu un astfel de avion din generația războiului trecut[2].

---

[1] Interviu luat comandorului Tudor Greceanu de Cătălin Bădu- lescu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993.

[2]Nota autorului: Mai târziu, în cursul războiului, ruşii au fost dotați cu avioane de tip Mig, Yac şi

De la Chişinău s-a acţionat la Tighina, apoi dincolo de Nistru, la Salz, după Tiraspol. Aviaţia română era subordonată operativ Flotilei a IV-a germane. Un amănunt care nu a putut fi înţeles de "tovarăşii" judecători ai Mareşalului Antonescu, care o ţineau una şi bună: "De ce ai trecut Nistrul ?". De-aia.

Comandorul (r) aviator Tudor Greceanu, pe front sublocotenent în Grupul 7 Vânătoare, relatează[1]:

De la Chişinău am plecat la Tighina, pe aerodromul Gâscă. Am început a executa misiuni în zona Odessa unde luptele grele ale trupelor terestre se cereau susţinute de acţiuni aeriene care să le apere de aviaţia inamică. Aici a căzut în luptă locotenentul-comandor aviator Alexandru Popişteanu. Abia când l-am pierdut am înţeles cu toţii ce suflet mare a fost, ce rol covârşitor a jucat în formarea noastră ca luptători adevăraţi, ca oameni de onoare şi ca piloţi de vânătoare.

În acea zi - 21 august 1941 - Grupul său, care opera de la Baza Aeriană Tighina, acoperea infanteria română, zburând de pe aerodromul Salz în Transnistria. Frontul de luptă acoperit de ostaşii români în acel timp era situat pe linia Pervomaisk-Voznesensk, pe Bug, continuând în sud-vest către Odessa. Avioanele inamice zburau de pe aerodromul Nicolaev. Locotenent comandor aviator Alexandru Popişteanu însoţise cu Grupul său aviaţia noastră de bombardament. În acea dimineaţă, spre deosebire de celelalte zile, nu a întâlnit avioane sovietice în aer. Destinul lui era însă hărăzit. Există momente în care elemente de loc, timp şi coincidenţă converg către un epilog dramatic. Ora 4, în după-amiaza acelei zile, a fost unul dintre aceste momente fatidice. Avioanele de asalt sovietice IL.2-Stormovich - concentraseră atacul lor asupra trupelor noastre de la Dalnik, iar protecţia acestor avioane de asalt era efectuată de un grup de avioane de vânătoare sovietice Yak, care patrulau aşteptând la peste 2000 de m înălţime. La apelul urgent al trupelor terestre, care erau atacate la sol de către aviaţia de asalt sovietică, comandorul Popişteanu a dat ordin prin radio ca Escadrila 57 de sub comanda căpitanului aviator Alexandru Manoliu - în care era încadrată şi formaţia italiană de avioane Macchi a fraţilor Ruspolli - să atace avioanele de asalt de la sol, iar el cu patrula lui să facă faţă Yak-urilor. După cum mi-a explicat adjutantul-şef aviator Ion Milu, pilot care a luat parte la această bătălie aeriană, patrula a fost obligată să se divizeze şi să accepte lupta aeriană la două niveluri. Yak-urile, având avantajul înălţimii şi deci al vitezei, s-au strecurat între avioanele româneşti, pe care le-au dispersat. În trecerea lor, comandorul Alexandru Popişteanu a fost lovit. Cu avionul avariat, el a căutat să aterizeze, în loc să sară cu paraşuta. S-a prăbuşit în sudul localităţii Marienthal. Corpul comandorului Popişteanu a fost dus pe aerodromul Tighina în ziua următoare.

La ceremonia religioasă a luat parte şi Regele Mihai care se găsea atunci în Basarabia şi Mareşalul Antonescu. Impresionant a fost gestul Suveranului care, în timpul ceremoniei şi-a desprins de la piept decoraţia sa Mihai Viteazul şi a depus-o pe sicriul eroului.

După ceremonie sicriul a fost transportat la Bucureşti pentru a fi înmormântat la Ghencea Militar.

Prin căderea în luptă a comandantului lor, un sentiment de tristeţe şi dezorientare s-a strecurat în rândurile piloţilor Grupului 7. Ridicarea moralului acestor piloţi era o necesitate de prim ordin şi în acest scop căpitanul comandor aviator Mihail Romanescu (poreclit Leul), care era la comanda Flotilei 1 Vânătoare, a fost transferat în mod special la comanda Grupului 7, pe front.

Asediul a continuat până la cucerirea Odessei, în 16 octombrie 1941. Pierderile noastre au fost importante. Printre cei căzuţi s-a aflat şi căpitanul aviator în rezervă Ernest Vernescu. Atât de mari au fost sacrificiile aviatorilor şi pierderile în avioane, încât, la căderea Odessei, Grupul 7 nu mai avea decât trei avioane pentru a fi trimise în misiune; restul avioanelor, care nu fuseseră distruse în acţiuni, se găseau în reparaţii la Uzinele ASAM Pipera.

Fiecare dintre piloţii care au supravieţuit campaniei pentru dezrobirea Basarabiei şi Bucovinei de nord, precum şi campaniei ulterioare, au avut între patru şi şase victorii aeriene omologate prin mărturiile coechipierilor şi formaţiunilor terestre. Printre aceştia au fost: căpitan aviator Alexandru Manoliu, locotenent aviator rezervă Nicolae Polizu-Micşuneşti, locotenent aviator Theodor Enescu,

---

Lagg construite de ei, care se asemănau ca performanţă cu Messerschmitt-ul. Cea mai mare parte din aceste avioane erau îmbunătăţite după licenţele americane ale uzinelor Curtis. În afară de acestea, pe fronturile din Rusia, ruşii au mai dispus şi de avioane de construcţie pur americană, cum au fost avioanele de vânătoare Bell Air Cobra.

[1] Asociaţia Naţională a Veteranilor de Război - "Veteranii pe drumul onoarei şi jertfei 1941-1945", p.516-518

sublocotenent aviator Tudor Greceanu, sublocotenent aviator rezervă Ioan Dicezare, adjutant-şef aviator Ion Milu, adjutant-şef aviator Nicolae Burileanu, adjutant aviator Tiberiu Vinca. Toţi aceşti aviatori erau consideraţi, pe bună dreptate, luptători experimentaţi.

Printre amintirile noastre despre camarazii căzuţi în lupte, predomină acţiunile celor trei fraţi piloţi italieni Ruspolli, dintre care doi şi-au sacrificat viaţa pentru România.

În luna iulie 1941, trupele terestre şi aviaţia română luptau pe frontul de est pentru a dezrobi ţinuturile Basarabiei şi Bucovinei (partea de nord) ce fuseseră răpite samavolnic României în 1940. Printr-un comunicat primit de la Ministerul Aerului, generalul de escadră Gheorghe Jienescu informa despre sosirea iminentă la Tighina a unui detaşament aerian italian, dotat cu trei avioane de vânătoare Macchi, însoţite de un avion de transport trimotor Piaggio. Piloţii acestor avioane de vânătoare erau trei fraţi, aviatori italieni, care făceau parte dintr-o veche familie de aristocraţi, Ruspolli, ai căror strămoşi au trăit la Florenţa. Cel mai mare dintre fraţi, Picci Ruspolli, era şeful detaşamentului. Fraţii Ruspolli - care erau piloţi de vânătoare în aviaţia italiană - au intervenit pe lângă Ducele Musolini să fie autorizaţi de a participa la războiul contra Uniunii Sovietice, pe cont propriu, alături de aviaţia română. Obţinând autorizaţia italiană şi cea română, fraţii Ruspolli au achiziţionat cele trei avioane de vânătoare Macchi şi avionul trimotor în care erau transportate piesele de schimb pentru avioanele lor, bagajele personale, precum şi o echipă de mecanici experţi. Întreg detaşamentul a zburat spre România şi a fost primit cu entuziasm pe aerodromul Tighina - Salz de comandorul Alexandru Popişteanu, comandantul Grupului 7 Vânătoare şi de toţi piloţii Grupului.

Fraţii Ruspolli aveau aprobarea Ministerului Aerului de a lua parte la luptele aeriene aşa cum vor crede ei de cuviinţă. Erau echipaţi şi cu aparate foto aeriene şi cinematografice moderne, pentru a face reportaje de război asupra activităţii şi luptelor aviaţiei române pe front.

La sugestia comandorului Alexandru Popişteanu, piloţii români evitau să-i expună pe piloţii italieni în luptele directe cu aviaţia de vânătoare sovietică. Fraţii Ruspolli au făcut dese incursiuni în liniile frontului, însoţiţi de obicei de doi sau patru piloţi români. Au făcut filme şi au executat atacuri la sol. Avioanele lor Macchi erau prevăzute cu mitraliere de calibrul 7,92mm, satisfăcătoare pentru atacul la sol asupra trupelor terestre. Colaborarea cu aceştia a fost perfectă şi în scurtă vreme între ei şi aviatorii români s-a legat o strânsă camaraderie.

După un timp însă, fraţii Ruspolli, considerând că protecţia din partea piloţilor români este exagerată, au început să fie nemulţumiţi, afirmând că erau ţinuţi la periferia misiunilor executate de piloţii români. Destinul ingrat a făcut ca în ziua de 21 august 1941 comandorul Alexandru Popişteanu să cadă eroic în lupta cu inamicul. Moartea lui a fost un motiv şi mai convingător ca fraţii Ruspolli să insiste cu vehemenţă să zboare în aceleaşi condiţii ca piloţii români. Noul comandant (temporar) al Grupului 7, căpitanul comandor Mihail Romanescu, a fost convins de justeţea cererii lor şi a autorizat ca italienii să zboare cot la cot cu piloţii români.

După câteva misiuni, la declanşarea unei alarme aeriene, fraţii Ruspolli au decolat, ca de obicei, o dată cu piloţii români, să înfrunte inamicul. Soarta a făcut ca, în acea zi, aviaţia noastră să întâlnească o formaţie de avioane sovietice de asalt, însoţită de o foarte puternică escortă de avioane de vânătoare. A început o teribilă luptă aeriană, în care noi, fiind numeric inferiori, nu am mai putut menţine coeziunea necesară între coechipieri. Doi dintre fraţii Ruspolli nu s-au mai întors din această luptă aeriană. Numai Picci, cel mai mare dintre ei, cu sufletul îndurerat, a revenit singur la aeroport. Ceilalţi doi fraţi, care căzuseră eroic în luptă, au fost găsiţi morţi mai târziu; unul căzuse în flăcări, celălalt percutase solul. Rămăşiţele acestor eroi au fost repatriate în Italia, cu onorurile cuvenite, de către Ministerul Român al Aerului.

Picci Ruspolli, trecând ulterior prin Bucureşti, a intervenit pe lângă ataşatul militar al Italiei ca o parte dintre piloţii români din Grupul 7 Vânătoare să primească brevete şi insigne de piloţi ai aviaţiei italiene[1], în momentul despărţirii de piloţii Grupului 7 Vânătoare, Picci Ruspolli a spus că amintirea spiritului eroic al acestui grup aerian va sălăşlui veşnic în amintirea familiei Ruspolli din Florenţa.

***

Pentru a reîmprospăta memoria cinstirii Flotilei 1 Vânătoare şi a eroilor săi, cităm din "Cartea de Aur" a acestei brave unităţi de aviaţie: "Prin Decretul Regal nr.3059 din 15 noiembrie 1941, drapelul Flotilei 1 Vânătoare este decorat cu «Virtutea Aeronautică», în grad de Ofiţer, pentru vitejia, dispreţul de moarte şi destoinicia ce au arătat ofiţerii, subofiţerii şi trupa în luptele din Basarabia şi Odessa, doborând 145 avioane şi distrugând la sol 47".

---

[1] Printre cei care au primit acest brevet şi insigna a fost şi sublocotenentul Tudor Greceanu (notă Martha Greceanu).

Ultima misiune a Grupului 7 Vânătoare în prima parte a războiului a fost însoțirea bombardamentului unui convoi de 41 de vase sovietice care încercau să părăsească portul Odessa şi atacul hidroavioanelor care le însoțeau.

Iar pentru prima parte a acestei campanii se scrie: "în după-amiaza zilei de 16 octombrie 1941, Odessa, cetatea cetăților, cade prin lupte crâncene. Zburătorii Flotilei 1 Vânătoare pecetluiesc victoria doborând în largul mării două hidroavioane inamice."

***

La 23 octombrie 1941, Flotila 1 Vânătoare se reîntoarce în țară, pe aerodromul Pipera. De veghe la porțile Odessei rămâne Escadrila 51 Vânătoare din Grupul 5.

La 1 iulie 1942 pilotul Tudor Greceanu este înaintat la gradul de locotenent. În august 1942 sosesc avioanele din revizie şi un nou comandant: comandorul Crihană. Se ordonă deplasarea la Stalingrad.

Ieşirea din încercuirea de la Stalingrad.[1]

Comandorul (r) aviator Tudor Greceanu din Flotila 1, Vânătoare, Grupul 7, pe front locotenent, îşi aminteşte:[2]

"Plecarea pe front a avut loc în formaţii strânse, pe escadrile şi patrule, în data de 28 septembrie 1942, cu următorul itinerar: Galaţi - Nicolaev - Melitopol - Rostov - Tuzov.

Cale lungă de pustiu cu maximum de viteză şi cap compas est şi nu se mai sfârşea pustiul. Aveam impresia că de acolo nu se mai poate întoarce viu nimeni. După două etape de limită de benzină ajungem la Rostov, la marginea stepei nogaie. Vânt şi praf. Comandantul de aerodrom nu permite piloţilor români decolarea. Are ordin de la Flotila a IV-a germană să nu lase să decoleze nici un avion monoplan, din cauza vântului. Până la urmă se învoieşte, nu înainte ca românii să semneze că o fac pe barba lor. Li se recomandă să zboare la mare înălţime din pricina stepei. Grupul 7 continuă drumul spre răsărit la 5000 de metri altitudine. La scurt timp începe deşertul. O pustietate de dune cu un nisip atât de fin încât se ridica până la 2000 de metri. Practic s-a zburat deasupra plafonului de nisip, piloţii orientându-se numai după instrumentele de navigaţie. În fine, la 1 octombrie, spre seară, se aterizează pe Tuzov, la circa 80 de km. de Stalingrad.

Pe terenul de zbor ne aştepta un eşalon al mecanicilor noştri, transportaţi aici cu câteva zile înainte, cu un avion Ju 52. Coloana auto, transportată cu trenul, a sosit abia a doua zi şi odată cu ea şi benzina, corturile, hrana etc. Corpul Aerian Român se stabilise la Moruzovskaia, cam la 200 km vest de Stalingrad. Comandantul Corpului Aerian Român era Generalul Ermil Gheorghiu, de fel din "dulcele târg al Ieşilor", cel care va fi socotit de piloţii Grupului 7 drept "trădătorul de la Stalingrad". La Moruzovskaia se aflau şi grupurile de bombardament, de recunoaştere şi aviaţia sanitară.

Pe terenul de la Tuzov, în afară de noi, mai era Grupul 8 Vânătoare dotat cu avioane IAR 81 (Bopi)[3], ambele din Flotila 2 Vânătoare, precum şi Escadrila 113 legătură. La Tuzov n-am stat decât o săptămână şi am efectuat misiuni de însoţire, atacuri la sol, recunoaşteri de linii, precum şi vânătoare liberă deasupra sectorului Stalingrad - Volga, nord şi sud. Imediat ce aerodromul nostru a fost descoperit de sovietici, am fost frecvent atacaţi de aviaţia de asalt şi vânătoare (fără mari pierderi). În această situaţie, Corpul Aerian Român s-a văzut nevoit să disloce anumite unităţi: Grupul 7 a fost trimis la Karpovka, la 30 km vest de Stalingrad.

Karpovka 1942[4]. Început de octombrie. Singura apărare antiaeriană şi terestră a aerodromului erau două baterii comandate de locotenentul Şerbu şi căpitanul A- postolescu. Trupele aliate germano-române staţionau de multă vreme lângă Stalingrad, într-o ciudată acalmie din partea sovieticilor. Primul care a dat alarma că în spatele frontului rusesc se petrece ceva a fost românul Dicescu, comandantul escadrilei de recunoaştere. L-a informat pe generalul Ermil Gheorghiu că a observat şi fotografiat mişcări masive de blindate şi trupe. Redăm textual răspunsul lui Gheorghiu: "Fiţi, bă, serioşi. Vreţi să râdă nemţii de noi?". Edificat, Grupul 7 a intrat în alertă. Primele informaţii arătau o spărtură dincolo de Volga, la nord de lacul Zaza. Au fost văzute trupele ruseşti debarcând de pe nişte plute. S-a comunicat că armata germană a luat măsuri pentru anihilare. S-au ordonat misiuni la sol şi însoţire de bombardiere Stukas. Era 14 octombrie 1942. Ger alb, un fenomen meteorologic specific Rusiei, gerul devenind vizibil prin condensarea vaporilor de apă. Se zbura "cu burta la pământ". La gara Kalaci apare o nouă spărtură. Distanţa dintre spărturi era de 30 de km, fiind evidentă intenţia prinderii într-un cleşte. Nemţii au tratat informaţiile cu superficialitate, crezând că au forţe suficiente pentru anihilarea unor trupe trecute cu pluta, noaptea, cel mult cu un tun de însoţire. Spărturile creşteau cu o rapiditate ameţitoare. Tot Dicescu a dat alarma. În punga de la Kalaci există blindate! Blindate dincolo de Volga? Imposibil, ar fi fost observate până acum. Abia mult mai târziu au înţeles nemţii "incredibila tactică a lui Kutuzov"...

Maiorul Kupfer, comandantul aerodromului, avea informaţii că generalul german Guderian se îndrepta în marş forţat spre Karpovka, cu o coloană de blindate. Vor ajunge prea târziu. Pentru menţinerea moralului se continuau misiunile, fără prea mare succes din pricina "camuflării Kutuzov". În dimineaţa zilei de 29 octombrie s-a auzit zgomot de şenile. Calm, von Kupfer a ordonat misiunile de bombardament şi întoarcere pe aerodrom. Spre uimirea piloţilor români, nemţii au decolat cu tot ce se

---

[1] Relatarea evenimentelor de la Stalingrad a fost făcută de comandorul Tudor Greceanu cu ocazia mai multor interviuri, fiecare relatare aducând alte detalii. Importanţa temei m-a determinat să le prezint pe toate (notă Martha Greceanu).

[2] Asociaţia Naţională a Veteranilor de Război - "Veteranii pe drumul onoarei şi jertfei. 1941-1945" p. 528-531.

[3] Bopi = vânătoare, bombardament în picaj

[4] Cătălin Bădulescu - Tudor Greceanu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993.

putea ridica de la sol, au executat misiunea, dar nu s-au mai întors la Karpovka. Primiseră ordin de repliere, pe care "au uitat" să îl comunice şi aliaților...

În fața celei mai dramatice situații de până atunci, Grupul 7 Vânătoare adună "sfatul bătrânilor". Panica este evidentă şi nu la nivelul trupei. Comandorul Crihană se pierde complet, devenind un simplu executant. Comanda este preluată de căpitanul Alexandru Şerbănescu, comandantul escadrilei 57, fost vânător de munte. Singurul armament de infanterie al Grupului erau puştile germane de fabricație 1893, folosite doar la şcolile militare şi ... aviație. Mai existau tunurile de pe avioane, cele două baterii şi pistoalele de la şold. Explicația este simplă. Aviația nu era armă terestră, nu avea nevoie de armament de infanterie. Ce era de făcut, mai ales în acele condiții de ger alb cu vizibilitate aproape zero? Spre seară, şenilele se aud din ce în ce mai aproape. Se dispune o patrulă de cercetare formată din Şerbu, Şerbănescu şi Greceanu. Se ajunge până la rambleul abrupt al căii ferate de la nord de aerodrom. După rambleu, la 400 de metri, se zăreau vreo 60 de tancuri ruseşti cu țevile îndreptate spre est. Cercetaşii raportează.

Comandorul Tudor Greceanu relatează: Atunci Şerbănescu a spus: "Domnilor ofițeri, noi nu putem cădea prizonieri pentru că noi luptăm pe front de armată şi deținem mult mai multe informații strategice decât un comandant de armată terestră, care luptă pe un teren restrâns. Nu ştim metodele prin care am fi interogați în caz de prizonierat şi ce am putea dezvălui. Ordon: ofițerii să nu tragă ultimul glonț, să-l păstreze pentru ei. Toate avioanele să fie ridicate cu cozile pe butoaiele de ulei, ca să putem trage din poziție orizontală cu tunurile de pe avioane. Subofițerii sunt liberi să accepte prizonieratul".

La orele 23 s-a declanşat primul atac sovietic. Două tancuri au apărut pe creasta căii ferate, în misiune de recunoaştere. Era clară intenția de a ocoli, de a tăia o bretea în încercuire, continuându-şi drumul. Bateriile de antiaeriană ale lui Şerbu şi Apostolescu, aflate foarte aproape de calea ferată, au deschis focul avariind complet cele două tancuri. A urmat o perioadă de acalmie vecină cu veşnicia. După vreo 20 de minute, a început atacul propriu-zis. Ruşii nu au ştiut că se găsesc în fața unui aerodrom şi au început clasic, prin barieră de artilerie. Acest foc de artilerie concentrat, cu obuze de tanc şi mitraliere grele, a durat mai bine de o oră, lăsând în urmă un peisaj apocaliptic. Urletele celor răniți şi cadavrele de care te împiedicai la tot pasul au "consfințit" eficacitatea celor 15 baterii de patru tunuri, deschizând foc pe o suprafață de nici un kilometru pătrat. Burileanu, Şerbănescu, Greceanu au încercat să salveze răniți de sub foc continuu. De multe ori luau un corp de jos şi, când ajungeau cu el în bordei, constatau că e mort, adeseori fără cap. Încercau să prindă un corp de braț şi rămâneau cu brațul în mână. Mulți răniți au murit de hemoragie, nefiind posibil nici un ajutor medical. Lacrimile de neputință ale ofițerilor se amestecau cu lacrimile şi sângele trupei. Şi atunci a apărut Vinca.

Tiberiu Vinca era adjutant, deci subofițer, dar unul din cei mai buni piloți pe care i-a avut aviația română în cel de-al doilea război mondial. Ardeleanul acesta mărunt din Binținți, satul lui Aurel Vlaicu, a fost printre cei ce au avut cele mai multe victorii aeriene (avioane doborâte şi confirmate) şi un curaj frate cu nebunia. Acolo, la Karpovka, a ieşti la raport şi a spus comandorului: "Domnule căpitan, păi dacă tot ne tragem un glonț în cap, de ce nu încercăm să decolăm, bre? Cel puțin murim ca nişte aviatori cu motorul pornit". A fost ca un duş sau un şoc electric. S-a aprobat sfidarea imposibilului. Decolarea unui Messer- schmitt 109 E noaptea, pe un aerodrom bortelit de proiectile, cu grad de vizibilitate 0.

S-a pus atunci problema tereştrilor. Decolarea piloților ar semăna cu fuga căpitanului de pe vasul care se scufundă. S-a ordonat adunarea generală şi i s-a explicat trupei că aceasta este singura posibilitate de a chema ajutoare. Ofițerii aveau pistoalele scoase, cu ordin să tragă la cel mai mic semn de răzmeriță. Nimeni nu a protestat. Atunci Vinca a spus: "Eu mai iau pe cineva în avion". Aşa ceva era practic imposibil. Se muta centrul de greutate, dezechilibrarea avionului fiind iminentă. Tot Vinca a găsit soluția: "Dau jos paraşuta, dau jos scaunul, îl pun pe el în chip de scaun şi eu stau la el în brațe şi pilotez, sau îl bag în fuselaj". Câțiva piloți au făcut la fel. Au tăiat cu dalta interiorul fuzelajului, au scos aparatura radio şi busola mamă, făcând astfel loc pasagerului. Numai Vinca a reuşit să decoleze cu doi oameni. Decolarea a fost dramatică, complet dezordonată. Numai şansa a făcut ca avioanele să treacă decalat unul pe lângă altul, cu motoarele în plin. Cu o excepție: avioanele lui Rozariu şi Naghirneac, care s-au ciocnit motor în motor, luând foc instantaneu[1]. La lumina lor au putut celelalte avioane să decoleze în relativă siguranță...

Ultima viziune pe care a avut-o Tudor Greceanu, pe atunci locotenent, au fost bateriile lui Şerbu şi Apostolescu peste care treceau tancurile ruseşti. Apostolescu era în cămaşă, la minus 30 de grade, îi fugiseră oamenii de la baterie, încărca singur şi trăgea la cele patru tunuri.

După 300 de km, ce mai rămăsese din Grupul 7 Vânătoare (13 avioane) a aterizat pe Morozovskaia. Greceanu a pornit glonț spre reşedința generalului Gheorghiu pe care l-a trezit din somn (era binişor după miezul nopții), fără nici un menajament. Cu mâinile la chipul năclăit de sânge, a

---

[1] Piloții s-au salvat! (nota Martha Greceanu)

raportat ce s-a petrecut la Karpovka. Generalul a dat în bâlbâială, pretextând că "ce poate el să facă noaptea !". Din cadrul uşii, Udriski a decretat: "Dă-l bă, în p... mă-sii, că mergem noi". Zis şi făcut. Tot ce era aparat apt de zbor pe Morozovskaia, inclusiv un Junker 52, pilotat de Ţăruş, a decolat a doua zi spre Karpovka. În Junker au fost salvaţi vreo 30 de oameni. În spaima morţii, supravieţuitorii de pe Karpovka s-au agăţat efectiv de avion, i-au rupt uşa şi au năvălit înăuntru. Trei soldaţi s-au agăţat de coada avionului, de montanţi. Doi au căzut pe drum, al treilea a ajuns în Morozovskaia sub formă de bloc de gheaţă. A fost desprins în bucăţi cu ranga de fier. La Karpovka au mai rămas 200 de oameni pe care, cu toţii, i-au crezut prizonieri. Ei s-au organizat sub comanda sublocotenentului de administraţie Drăgan şi au pornit pe jos, să spargă o încercuire de 30 de km grosime. Au reuşit după cam două luni de marş să ajungă la Tacinskaia rămânând circa o sută cincizeci de oameni. Grupului 7 Vânătoare i s-a dus buhul pe tot frontul. Deveniţi "elemente destabilizatoare", piloţii au fost trimişi, din ordinul generalului E. Gheorghiu la Novocercask, fosta capitală a cazacilor de pe Don, la marginea superioară a stepei nogaie. De aici s-a primit ordin de deplasare la Stalino, pentru a preda avioanele unei fabrici germane de reparaţii.

Viteza vântului fiind în limite normale, piloţii români au putut vedea şi cealaltă faţă a stepei Nogaie. Imense haite de lupi de câte două trei sute aţineau calea avioanelor. Moacă Burileanu începuse să-i fugărească cu avionul, spre disperarea locotenentului Greceanu, conştient de gradul de avariere al deja bătrânelor, Messerschmitt 109E.

La Stalino, comandantul fabricii i-a pus să-i arate fuselajele în care transportaseră oameni, pentru că tot nu-i venea să creadă ceea ce auzise. Nu a crezut mult timp, nici după ce a văzut, cu ochii lui, repetând stereotip: "Nu se poate, Me 109E nu zboară noaptea". A raportat însă ceea ce a văzut, şi vestea a ajuns până la Reichsmareşalul Göring[1].

*

Pe terenul de la Karpovka nu eram singurii români. Se aflau aici şi personalul de la cele două baterii de a.c.a.[2]: o baterie de tunuri Vickers 75 mm, comandată de colonelul Şerbu şi o baterie de Rheinmetall 37 mm, comandată de locotenentul Romeo Apostolescu, în protecţie directă. Pe acelaşi teren de campanie mai erau un grup german Stukas şi o escadrilă de observaţie. Subzistenţa o primeam de la nemţi, la fel benzina şi muniţia.

Pe acest aerodrom am primit ordin să amenajăm adăposturi, căci aici urma să petrecem iarna; deja temperatura medie zilnică era sub zero grade C. Materialele necesare le luam chiar din oraşul Stalingrad, complet distrus de artilerie şi bombardamentele aeriene. Construirea bordeielor a durat cam două săptămâni.

Misiunile se desfăşurau în ritm foarte susţinut, deoarece inamicul ataca zilnic atât în oraş (Karpovka), cât şi în vecinătatea lui. Întâlnirile, victoriile şi pierderile erau "pâinea noastră cea de toate zilele". Aici a căzut căpitanul aviator Alexandru Manoliu, iar comanda escadrilei 57 a fost luată de căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu.

Vremea se deteriorase, ninsoarea şi îngheţul acoperiseră totul. Făceam zilnic câte 4-5 misiuni fiecare, căci distanţa până la inamic era mică, înălţimea mică (cât ne permitea plafonul) şi cea mai mare parte din misiuni era acum atacul la sol al trupelor şi blindatelor, bineînţeles pe care le puteam descoperi, căci camuflajul rusesc era o adevărată artă. La Karpovka fiind puşi în subzistenţa nemţilor, ne simţeam singuri şi abandonaţi. Cu Corpul Aerian şi cu alte unităţi nu mai aveam decât o vagă dependenţă operativă, iar legătura se stabilea numai prin radio, căci pentru telefon era prea departe. Ca teren de lucru (auxiliar) îl foloseam pe cel de la vest, numit Gumrak. Acesta avea o pistă betonată, însă era complet găurită de bombe şi proiectile. Am făcut o dată o aterizare forţată pe el, cu un radiator lovit şi am petrecut o noapte de coşmar în canalizările oraşului Stalingrad.

Începând din octombrie vremea se înrăutăţise, gerul era de la -l5 la -20 de grade, un vânt năprasnic de 50-100km/h şi un plafon atât de jos, că adesea eram nevoiţi să zburăm cu burta avionului la pământ, pentru a putea cât de cât să intervenim la nevoie. Pe data de 10 noiembrie 1942 am primit direct de la Flotila a IV-a germană, apoi retransmis prin curier de către Corpul Aerian, un ordin prin care ni se schimba misiunea. Ni se semnala că ruşii au spart frontul cam la 10 km nord de Stalingrad şi au realizat un "mic" cap de pod peste Volga, care "desigur va fi repede lichidat". Se mai produsese un "mic" cap de pod la 50 km sud, în sectorul Diviziei 5 al cavaleriei române.

Cu toată vizibilitatea redusă, noi executam zilnic până la 10 ieşiri de fiecare avion şi pilot, în care nu ne alimentam decât cu muniţie, căci puteam face 2-3 misiuni fără a mai pune benzină; trăgeam

---

[1] Interviu luat de reporterul Cătălin Bădulescu comandorului Tudor Greceanu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993, pag. 10

[2] a.c.a = apărarea contra aeriană (ulterior sub denumirea de apărarea antiaeriană).

cu armamentul de bord în tot ce mişca în spatele frontului inamic. Dar în timpul zilei nimic nu se mişca acolo. În zori găseam linia frontului, în cele două capete de pod, tot mai avansată şi lărgită. Acţiunea blindatelor se petrecea numai noaptea, iar ziua fiecare blindat pătrundea adânc într-o clădire, camuflându-se. Seara pleca din nou la atac. Toate mijloacele de luptă, oameni şi tehnică, erau vopsite în alb şi de aici dificultatea de a le descoperi, din cauza vitezei avionului.

Foarte curând ne-am dat seama că această învăluire urmărea o încercuire a trupelor noastre, a celor germane şi italiene. Sigur că a existat şi o reacţie puternică germană, dar cu prea puţine forţe, aşa încât pe ziua de 18 noiembrie 1942 am constatat că încercuirea se definitiva, iar aerodromul Karpovka era, de asemenea, încercuit.

De la Corpul Aerian am primit ordin să executăm în continuare misiuni de însoţire şi atac la sol, şi să trimitem la Tacinskaia, unde se mutase Corpul Aerian Român, coloana de auto cu materiale, bagajele noastre şi trupa, păstrând doar strictul necesar pentru a putea opera. Coloana însă s-a înapoiat în aceeaşi zi (20 noiembrie), întrucât unica şosea spre Tacinskaia, fusese interceptată de inamic.

Am raportat situaţia dramatică în care ne aflam şi nu după mult timp am recepţionat următoarea radiogramă:

"Puneţi-vă sub ordinele unităţilor germane de pe aerodrom şi în subzistenţa lor; nu putem face nimic pentru voi. Dumnezeu fie cu voi."...

În ziua de 22 noiembrie, după-masă, ne-am pomenit pe aerodrom cu două avioane Savoia-Marchetti, pilotate de comandorul aviator Udriski şi adjutantul major aviator Spuză. Zburaseră până la noi din solidaritate camaraderească pentru a evacua răniţii (adjutantul aviator Ioan Panait, coechipierul meu, grav rănit, a refuzat să plece), piloţii care nu mai aveau avioane şi ce mai puteau lua din tehnicieni şi bagaje. Au decolat pe înserat, după ce le-am mulţumit şi ne-am îmbrăţişat ; erau convinşi că nu ne vor mai vedea. Tot atunci a plecat şi locotenentul aviator (r) Vintilă Brătianu, care şi-a încheiat aici cariera de foarte bun pilot de vânătoare, excelent luptător şi român.

Noi am rămas singuri; am luat legătura cu cei de la Stukas, ne-am pus sub ordinele maiorului Barnhelm şi am conlucrat cu ei în zilele următoare. Ei ne-au asigurat că în timp util ne vor da ordin de evacuare.

Pe 21 şi 22 noiembrie am însoţit formaţiile de Stukas şi împreună am atacat peretele încercuirii. În seara zilei de 22, Stukas-urile au plecat într-o "misiune" pentru care n-au mai cerut însoţirea noastră, dar nici nu s-au mai înapoiat pe aerodromul Karpovka. Am rămas iarăşi singuri, fără hrană, numai cu benzină şi muniţie.

Presiunea ruşilor devenise tot mai puternică, încât auzeam ziua şi noaptea duelurile de artilerie, de mitraliere şi huruiala specifică a şenilelor de tancuri. Gerul făcea ca schimburile de santinelă să fie doar de o oră şi le dublasem. Bateriile de a.c.a. fuseseră aduse pe aerodrom. Dintr-un moment în altul ne aşteptam să fim atacaţi. În ziua de 23 nu s-a putut zbura din cauza unui viscol cumplit, care făcea decolarea imposibilă, nu însă şi activitatea tancurilor sovietice. Aşa se face că pe la orele 16, când se întuneca, dinspre sud, unde se afla calea ferată, zgomotul de tancuri devenise foarte puternic şi ne aşteptam ca în cursul nopţii să dea peste noi. Am pus santinele şi patrule comandate de ofiţeri pe latura de sud, bateriile lui Şerbu şi Apostolescu în faţa avioanelor, cu ţevile orizontale îndreptate spre sud, şi am aşteptat noaptea. Urma să cerem prin radio aprobarea de evacuare a aerodromului, să ni se trimită patru avioane de transport greu pentru oameni şi, dacă vremea ne va permite, să decolăm cu cele 30 de avioane pe care le mai aveam disponibile (la unele din ele mecanicii lucrau cu un spirit de sacrificiu formidabil).

N-am apucat să expediem radiograma şi atacul s-a produs între orele 20:00 şi 21:00, când un zgomot puternic de şenile ne-a dat a înţelege că sovieticii se hotărâseră. Iscoadele de la calea ferată au venit în fugă să ne avertizeze că un număr mare de tancuri T.34 se opriseră imediat dincolo de calea ferată cu soldaţii în jurul lor, pe jos. S-au oprit, au făcut focuri şi se pregăteau de atac spre nord. Pe latura de sud-est rămăsese coloana noastră auto încărcată şi folosită acum de camuflaj. Pe la orele 21:00 primele tancuri au apărut pe rambleul căii ferate; silueta lor era vizibilă pe fundalul luminat de focurile din spatele lor.

Viscolul se mai potolise. Şerbu şi Apostolescu au deschis foc de artilerie eficace, ochit pe ţeavă. Tancurile s-au retras, lăsând unul avariat pe calea ferată. A urmat o acalmie de vreo oră în care timp sovieticii desigur că s-au sfătuit cum trebuie procedat, neştiind ce forţe au în faţă.

La noi pe aerodrom a avut loc un fel de consiliu al ofiţerilor. Primul lucru a fost să se dea ordin tuturor soldaţilor să urce avioanele cu coada pe butoaiele de ulei, pentru a putea trage la orizontală cu tunurile de la bord.

În timp ce acest ordin se executa sub supravegherea subofiţerilor şi maiştrilor, noi am continuat consiliul şi s-a hotărât ca în fiecare avion să fie un pilot. Focul va fi deschis numai la ordinul căpitanului aviator Alexandru Şerbănescu.

Atacul s-a repetat pe la orele 22:00. De data aceasta cu foarte multe tancuri, care au apărut trăgând. Căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu a dat ordin să se deschidă focul. A început un adevărat infern. Pentru a doua oară, sovieticii s-au retras dincolo de calea ferată, surprinşi de intensitatea şi de felul focului pe care îl primeau. În fond, erau infanterişti şi era posibil ca nici de astă dată să nu fi putut identifica un aerodrom.

După o pauză mai mică, de dincolo de calea ferată a început un foc ucigător din zeci de tunuri, pe tot aerodromul. Avioane distruse sau incendiate, zeci de morţi sfârtecaţi, braţe şi picioare care zburau pe sus. Căram cu greutate răniţii în bordeie şi adesea, la lumină, vedeam că am cărat un mort sau o bucată de om. Eram plini de sânge, de fum şi praf, ca nişte urşi, în costumele noastre îmblănite. Eram disperaţi. La un moment dat a venit la căpitanul aviator Şerbănescu adjutantul aviator Tiberiu Vinca, adresându-i următoarele: "Domnule căpitan dacă tot urmează să ne împuşcăm, e mai normal să încercăm să decolăm". Fără nici o ezitare, Şerbănescu a fost de acord. În fond, unitatea există numai în virtutea avioanelor. Dacă numai unul va reuşi, el va spune ce s-a întâmplat aici şi, cine ştie, poate va putea cere ajutor, pentru eventualii supravieţuitori. S-a hotărât identificarea avioanelor care mai puteau decola şi s-a găsit un număr de şaisprezece.

Vinca a declarat că el mai ia un camarad culcat pe burtă în fuselaj după ce va demonta aparatul radio, instalaţia de oxigen şi blindajul rezervorului. Toţi au fost de acord. I-am spus adjutantului aviator Ioan Panait, care era rănit, că-l iau cu mine, însă m-a refuzat spunând că va zbura singur ca pilot şi va mai lua încă pe cineva. Şi-a desfăcut pansamentele şi a plecat spre avion. Eu l-am luat pe adjutantul aviator Zaverdeanu. Când Şerbănescu a tras racheta roşie care dădea semnalul de decolare, a fost o adevărată nebunie. A nu se uita că era o noapte beznă, luminată doar de incendii, de fulgerăturile proiectilelor şi de trasoare de toate culorile. Aerodromul era plin de gropi de obuze. Tanchiştii sovietici, la pornirea motoarelor noastre, au înţeles în sfârşit pe cine au în faţă. Au reluat înaintarea pe aerodrom, trăgând continuu. La decolare sublocotenenţii aviatori Neaghirneac şi Rozariu s-au ciocnit, ambele avioane au luat foc şi ardeau, la distanţa de 50 m unul de altul[1]. Adjutantul aviator Nicolae Iolu, având în braţe pe locotenentul mecanic Gheorghe Simoneta, au fost izbiţi în plin de un obuz de tun de pe un tanc. Simoneta a murit, iar Iolu, rănit la cap, a rămas pe loc, grav rănit (ulterior a fost evacuat prin nu ştiu ce minune la un spital din Germania; trăieşte şi astăzi având o placă de argint pe cap). Văzând această nebunie, i-am spus lui Panait (care nu zburase niciodată noaptea) să decoleze la urmă, o dată cu mine, care îmi asumam răspunderea navigaţiei până la Tacinskaia.

Ultima imagine pe care am înregistrat-o a fost aceea a tancurilor sovietice trecând ca prin vreascuri peste bateriile a.c.a. ale lui Apostolescu şi Şerbu, care trăgeau cu toate tunurile. Am reuşit cu greu să decolez cu avionul meu, avându-l pe Zaverdeanu culcat în fuselaj şi aproape de mine, trebuind să văd şi lumina roşie a avionului lui Panait. Nici un reper, noapte, ger cumplit şi doar o biată busolă magnetică care arăta ce vroia ea. Totuşi, cu ceasul şi cu această busolă (pe care o cunoşteam perfect) am ajuns la Tacinskaia. De notat că în general şi chiar din instrucţiuni, Messerschmitt-ul 109 E7 nu era echipat pentru zbor de noapte şi nici pentru navigaţie radio.

A doua zi au fost trimise de către Corpul Aerian două avioane de transport Junkers 52 la Karpovka, care au fost asaltate de bieţii supravieţuitori mai înainte de a se opri din aterizare. Repede ocupate şi încărcate, au decolat imediat. Doi soldaţi, în culmea disperării, au reuşit să ia în braţe un montant de la coada avionului; dintre ei numai unul a ajuns la destinaţie, dar atât de îngheţat încât numai cu ranga a putut fi desprins.

După trei zile am primit ordin de a ne deplasa la Morozovskaia, unde erau toate unităţile combatante ale Corpului Aerian. Avioanele noastre arătau ca nişte epave ale unei epoci fără glorie.

Peste circa două luni de zile, la Tacinskaia a ajuns un grup de supravieţuitori de la Karpovka, cam 200 de oameni, care sub comanda unui ofiţer de administraţie (în rezervă), sublocotenentul Drăgan, şi a unui maistru mecanic, Marin Bâscă, pe jos, înarmaţi cu puşti Manlicher model 1893, mergând numai noaptea, mâncând rădăcini şi zăpadă, au străbătut circa 250 km în teritoriu inamic, apoi linia frontului şi ca nişte stafii în zdrenţe, au ajuns la ai noştri.

O săptămână mai târziu, am primit ordin să ne deplasăm la Novocerkask, la nord de Rostov, unde vom fi singuri pe aerodrom, dar tot cu epavele noastre neutilizabile...

*

Nu mult după ce s-au stabilit la Karpovka, îşi aminteşte Tudor Greceanu, românii au primit vizita unui ofiţer superior german care le-a comunicat cu o voce gravă: "Domnilor, trebuie să vă îngropaţi în pământ! Va fi o iarnă teribil de grea, pe care o veţi petrece în întregime aici, pe loc. Nu vă faceţi griji pentru materiale, trimi- teţi-vă maşinile la periferia Stalingradului după uşi, ferestre şi

[1] Piloţii s-au salvat (notă Martha Greceanu).

scânduri". Zis şi făcut. Fiecare escadrilă şi-a săpat propriul ei bordei, adânc de patru metri şi deosebit de lung. Pe aerodrom se găseau 420 de soldaţi şi 50 de ofiţeri şi, în mai puţin de două săptămâni, aveau cu toţii unde să se adăpostească. Până şi popota le era îngropată în pământ.

Căzuse prima zăpadă. Iarna îi apăra pe ruşii din Stalingrad, cărora nu putea decât să le convină gerurile de peste 20 de grade sub zero, vânturile tăioase şi nopţile lungi. Spre a se putea coordona, nemţii păstraseră pe tot frontul de răsărit ora Europei Centrale, lucru care făcea ca pentru armatele Axei aflate în faţa Stalingradului să se lumineze de ziuă la orele patru dimineaţa şi să cadă întunericul în jurul prânzului.

Piloţii de vânătoare au început misiunile de recunoaştere şi, în luna octombrie, au aflat că atât la sud de Stalingrad, în regiunea lacului Zaza, cât şi la nord, blindatele sovietice făcuseră spărturi în frontul românesc. Piloţii români nu puteau observa schimbările petrecute în linia frontului decât după semnalizările soldaţilor români aflaţi în prima linie, căci sovieticii înaintau noaptea şi se făceau nevăzuţi imediat după răsăritul soarelui; aveau o nemaipomenită artă de a-şi camufla blindatele şi avioanele

Spărturile ruseşti înaintau pe zi ce trecea, astfel încât la mijlocul lunii noiembrie coloana de maşini a Grupului 7 Vânătoare nu s-a putut retrage la Tarcinskaia. Încercuirea rusească fusese desăvârşită. Contactat prin radio, comandantul Corpului Aerian Român detaşat la Stalingrad, generalul Ermil Gheorghiu le-a transmis celor încercuiţi o condamnare colectivă la moarte: "Nu putem face nimic pentru voi. Puneţi-vă sub ordinele nemţilor de pe aerodrom. Dumnezeu este cu voi!". Toţi piloţii au rămas stupefiaţi când, într-o bună zi, avioanele germane de bombardament ce se găseau pe aerodromul de la Kar- povka au plecat în misiune şi, fără a lăsa vreun mesaj, au dispărut, şi-au luat tălpăşiţa, părăsindu-i pe români. Într-o noapte, pe 21 noiembrie, piloţii români au auzit zgomot de şenile în sudul aerodromului, pe unde trecea o cale ferată. S-au căţărat târâş până la rambleul liniei şi au înlemnit. La nici o sută de metri, peste şaizeci de tancuri ruseşti se pregăteau de atac.

Aerodromul nu era apărat decât de două baterii de artilerie antiaeriană. Locotenentul Petre Şerbu comanda o baterie de tunuri, iar cealaltă era în subordinea căpitanului Apostolescu. Ambele baterii se găseau cu ţevile îndreptate spre calea ferată. Mai mult, cele patruzeci de avioane au fost imediat împinse cu mâna de către soldaţi până pe latura de nord a aerodromului, au fost ancorate şi piloţii au aşteptat ivirea primului tanc. Piloţii nu puteau trage cu mitraliera de bord, deoarece aceasta era sincronizată cu elicea, aşa că se foloseau doar de cele două tunuri ale unui avion Messerschmitt. Soldaţii nu aveau ce face împotriva blindatelor ruseşti, ei dispunând doar de puşcoace model 1893.

Primul atac al ruşilor a fost respins. Piloţii şi-au dat seama că avioanele, raţiunea lor de a fi în acest război, se aflau la adăpostul întunericului. Ruşii nici măcar nu realizaseră că atacă un aerodrom. Alexandru Şerbănescu, un pilot venit de la trupele de vânători de munte, a convocat piloţii şi le-a spus doar că ei nu-şi pot permite luxul de a cădea prizonieri şi de a divulga secrete militare sub tortura rusească. "Vom încerca să plecăm pe calea aerului sau ne vom păstra ultimul glonţ pentru noi". Atunci subofiţerul Tiberiu Vinca a propus: "într-un avion Me 109E încape doar pilotul, dar dacă demontăm aparatele radio, blindajul, absolut toate anexele mai luăm încă un pilot, pe burtă, în fuselaj". Nici nu a sfârşit bine vorba că tirul încrucişat a douăzeci de baterii de artilerie rusească a prins să macine aerodromul. Au fost mai mult de o sută de răniţi ; ruşii descoperiseră că au de-a face cu un aerodrom şi se pregăteau să-i dea lovitura de graţie. Doar cincisprezece avioane mai rămăseseră întregi. Când tancurile au încetat tirul pentru a înainta din nou, Şerbu şi Apostolescu şi-au împins bateriile până sub nasul ruşilor şi au tras un foc dezlănţuit, făcându-i pe ruşi să se retragă pentru a doua oară.

Nu mai era timp. Cei mai buni piloţi, s-au repezit la avioane şi s-au pregătit de zbor. Pista era plină de găuri, nimeni nu mai zburase pe vreme de noapte cu un aparat Messerschmitt, dar fiecare pilot a mai luat încă un om în fuselajul avionului. Tiberiu Vinca a scos scaunul pilotului şi a mai introdus încă un ins pe post de scaun, s-a aşezat în braţele lui şi se pregătea să decoleze cu alţi doi oameni la bord, ceea ce nemţii n-au reuşit niciodată să înţeleagă cum e cu putinţă.

Cele cincisprezece avioane au pornit motoarele şi când tancurile s-au ivit iarăşi după calea ferată, Alexandru Şerbănescu a dat ordin de decolare. Atunci a început haosul. Nici unul dintre piloţi nu părea să aştepte decolarea celuilalt pilot de lângă el. Au pornit toţi odată şi nu erau defel aliniaţi. Din toate direcţiile a pornit un cadril îndrăcit de avioane la sol şi până în ziua de azi Tudor Greceanu se minunează că doar două avioane s-au ciocnit între ele, căci toate avioanele păreau sortite să se prefacă într-un morman de fierărie. Avioanele pilotate de Constantin Rozariu şi Nicolae Naghirneac zăceau după ciocnire în mijlocul pistei de decolare, cuprinse de flăcări. Piloţii lor s-au salvat, precum şi cei din fuselaj. Celelalte avioane şi-au luat zborul ca un stol de păsări înspăimântate, care încotro au văzut cu ochii. Ultimii care au decolat, abia după ce pista s-a eliberat, au fost Tudor Greceanu, fost profesor de navigaţie aviatică şi secundul său, Ion Panait, grav rănit la picior cu o săptămână în urmă. Au făcut un tur. Sub ei se înfăţişa o panoramă înspăimântătoare. Tancurile ruseşti înaintau deja pe aerodromul acoperit de morţi şi răniţi. Şerbu trăgea ca un dement la toate tunurile bateriei sale, dar nu mai avea mult de trăit, iar peste căpitanul Apostolescu trecuseră deja tancurile ruseşti.

Cele două avioane au pus compasul spre apus, au depăşit zona de încercuire şi au aterizat pe aerodromul de la Moruzovskaia. Când s-a oprit motorul avionului, Tudor Greceanu a crezut că a paralizat. Nici gândurile nu i se mai mişcau în cap. Era năclăit de sânge de la toți răniții cărați din bordeie. Ion Panait a fost dus de urgență la un spital de campanie. Zaverdean, pilotul adus în fuselajul avionului de Greceanu, a fost extras de acolo înghețat, dar în viață.

Grupul 7 Vânătoare în Flotila Udet.[1]

Ne aflam la 1 martie 1943 ... Ne întorceam în țară venind de pe frontul de pe Don, unde am acționat în cadrul grupului mixt (bombardament-vânătoare) sub comanda lui Iosifescu şi după trei luni de lupte rămăsesem doar cu un Heinkel 111 şi trei Messerschmitt 109 F. Speram că de data asta vom căpăta un pic de răgaz să ne odihnim, să ne lingem rănile, să ne vedem familiile împrăştiate şi să ne recondiționăm de bine, de rău, forța de luptă pe mai departe.

Nu eram în Bucureşti decât de şase zile şi iată că suntem chemați de Jienescu la Subsecretariatul de Stat al Aerului, pentru dispoziții cu un caracter cu totul special. De obicei, ordinele ministerului ne erau transmise de Flotilă, respectiv Romanescu, aşa încât ne-am reunit la minister un număr de circa 20 de piloți, ofițeri şi subofițeri, foarte curioşi să aflăm ce a determinat această convocare neobişnuită. Am aflat !

La minister, ne-au primit, într-o sală mare, Jienescu, Romanescu, Pâclea şi o seamă de ofițeri superiori de la Statul Major al Aerului. Pe scurt, având în vedere aprecierile Flotilei a IV-a germane asupra comportamentului în luptă al grupului nostru de vânătoare, pe care le comunicase până la Berlin, la cele mai înalte foruri, mareşalul Göring ştiind că dispariția de pe front a Grupului 7 se datorează lipsei de avioane şi în general de utilaje de front, făcea Grupului 7 Vânătoare şi prin aceasta Armatei Române onoarea de a încadra acest grup de vânătoare în cea mai de elită şi de tradiție unitate de vânătoare germană, Flotila Udet[2]. Pentru aceasta, românii trebuiau să trimită pe cei mai buni piloți din Grupul 7, completați cu alți aviatori pentru a obține efectivul de grup, iar nemții ne vor da avioane de ultimul tip Messerschmitt (Me G2 şi Me G4), tot corpul tehnic, întreaga dotație de teren: specialişti, trupă, maşinile, hrană şi tot restul, iar noi vom acționa pe front ca o unitate din Udet sub comandă germană.

Jienescu şi mai cu seamă Romanescu ne-au comunicat această propunere, dar ne-au mai comunicat că lasă la latitudinea noastră s-o acceptăm sau s-o refuzăm, întrucât recunosc, şi ei şi nemții, dreptul nostru binemeritat la o odihnă şi un concediu prelungit.

Noi văzusem Messerschmitt 109 G, dar nu speram niciodată să ajungem să zburăm pe avioane de această talie (total diferite, şi ca motor şi ca performanțe, de E-ul şi F-ul nostru). Cum puteam noi refuza, ca pasionați profesionişti ce eram un asemenea vis atins cu mâna? Bineînțeles că am acceptat toți.

Şi iată cum şi de ce, a doua zi, 8 martie 1943, în frunte cu M. Romanescu şi un nou comandant de grup, lt. comandor Radu Gheorghe, ne-am îmbarcat pe un Heinkel 111 al ministerului şi am plecat la Dniepropetrovsk, - unde era atunci comandamentul şi baza Flotilei Udet - 40 de piloți, în 3 escadrile.

Pe aerodromul exclusiv german de aici ne aşteptau noii noştri camarazi de arme, cu care urma să împărțim soarta unui cu totul alt gen de război şi alături de care am devenit cu adevărat vânători ai unei aviații ultramoderne, ca material, metode de luptă şi mentalitate.

La coborârea din avionul nostru, am fost primiți, ceremonios şi rece, de comandantul flotilei, colonelul Wilke, purtător al Crucii de Fier de gât (cavaler) cu frunze de stejar şi spade, de secundul acestuia, maior Brendle, cu aceleaşi decorații, maior Ewald, comandantul Grupului 3 (care urma să ne preia în comanda lui operativă), de căpitanul von Bohremski, comandantul Escadrilei a II-a, care ne prelua din punct de vedere administrativ, împreună cu adjunctul lui slt. Horschelmann.

S-au ținut foarte scurte discursuri de bun venit, s-au făcut prezentări formale, după care Wilke a plecat, Brendle la fel, Edward ne-a predat lui von Bohremski pentru cazare şi acesta împreună cu Bubi Horschelmann ne-au condus la un autobuz enorm, care ne-a dus împreună cu bagajele noastre la o clădire imensă de patru niveluri, în care ne era rezervată o aripă la etajul 3. Camere de 2-4 persoane pentru ofițeri (cu ordonanțe germane), camere de 8-l2 persoane pentru subofițeri naviganți, "cazinou", popotă (ofițeri şi subofițeri) serviciile aferente, magazii şi un mic magazin "marketende Waren" unde se

[1] Capitol scris de autor.

[2] Ernst Udet, pilot de vânătoare german, locotentent în primul război mondial, a avut 62 de victorii, fiind al doilea după Manfred von Richthofen (83 victorii). Amândoi au luptat în flotila 4 cu Herman Goring. Între cele două războaie Ernst Udet a făcut aviație sportivă şi o dată a însoțit-o pe Leni Riefenstahl aproape de cercul polar pentru nişte filmări. În al doilea Război Mondial E. Udet era general necombatant şi s-a sinucis în decembrie 1941. Nu s-a ştiut de ce.

puteau cumpăra cu R.K.K.S. (Kriegsmark) mărunţişuri de trebuinţă zilnică: pastă de dinţi, cremă de ghete, ţigări germane, şireturi, cerneală şi hârtie, plicuri, dulciuri sau orice alte mărunţişuri, la preţuri derizorii.

La numai o oră după ce ne-am aşezat în camere, ordonanţele ne-au adus, pentru fiecare în parte, câte o ladă de lemn, cu legături metalice, cu gradul şi numele complet al fiecăruia, scris cu vopsea de ulei (Oberleutnant Greceanu Tudor), şi von Bohremski ne-a spus că în ele se găseşte tot echipamentul necesar. Vă închipuiţi cu câtă nerăbdare şi-a deschis fiecare lada. Von Bohremski spusese adevărul: lăzile conţineau absolut totul - de la batista din buzunar, până la pistol cu muniţie, costume de zbor de iarnă îmblănite şi încălzite electric şi cele de vară din mătase, cască de radio, inhalator de oxigen, barcă pneumatică, o sumedenie de instrumente şi obiecte profesionale pe care până atunci le văzusem doar la nemţi, cizme de zbor, set de hărţi pe muşama fină la scara 300.000, dar şi un număr de uniforme de paradă sau front ale gradului respectiv[1].

Aici s-a născut prima controversă. De comun acord cu Romanescu, care rămăsese cu noi, urmând să se întoarcă a doua zi, am comunicat lui von Bohremski problema care se năştea: nu ni se dăduse nici o abilitate expresă de a trece din armata română în cea germană şi nu ne era permis să hotărâm de capul nostru aşa ceva, iar dacă primeam eventual un asemenea ordin superior, noi puteam fi sau nu de acord cu el. De comun acord, noi nu acceptăm această trecere în armata germană.

Von Bohremski a fost foarte şocat şi ne-a spus că el e dator să se refere în acest sens superiorilor săi, dar că el crede că nu se va admite ca în Flotila Udet să existe altceva decât militari germani.

S-a amânat deci programul de intrare a noastră în activitatea ce ne era destinată, până la luarea unei hotărâri de către forurile superioare ale înaltelor comandamente. A durat două zile (mult mai puţin decât ne-am aşteptat noi). În sfârşit, destul de nemulţumit, von Bohremski a venit să anunţe că prin dispoziţie specială de la "Oberkommando der Wehrmacht" s-a aprobat ca piloţii români să poarte uniforme româneşti.

În consecinţă, a doua zi, 4 martie, urma ca la ora 4:00 să ne ducem la aerodrom cu autobuzul, pentru a ne prelua avioanele şi a începe imediat antrenamentul pe noile tipuri de avioane. Eram în culmea entuziasmului.

Într-adevăr, pe aerodrom ne aşteptau 40 de avioane Messerschmitt 109 G noi nouţe dar ... germane. Iarăşi ne-am adunat, Radu Gheorghe, comandanţii de escadrile şi ceilalţi ofiţeri şi ne-am găsit în faţa unui nou impas. Din nou ne-am adresat lui von Bohremski şi i-am spus că avioanele, conform înţelegerii care ni s-a citit la Bucureşti, aparţin Armatei Române şi, în consecinţă, nu pot purta pe ele însemnele şi culorile germane, iar noi piloţii pe front, puşi în situaţia unei aterizări forţate în liniile inamice (lucru care se întâmpla repetat), n-am putea beneficia de statutul de prizonieri de război, ci am fi împuşcaţi pe loc ca spioni. De data aceasta, trecând peste rezerva lui politicoasă de până atunci, von Bohremski a promis că desigur va face referire superiorilor lui de cele spuse de noi, dar că, după părerea lui, această nouă pretenţie a noastră este total inacceptabilă Flotilei Udet, deşi a recunoscut un oarecare temei al ei, credea că şi prestigiul flotilei are un cuvânt de spus.

Ne-am întors deci la comandament cu jucăria luată şi cu convingerea că probabil va trebui să ne întoarcem la Bucureşti cu botul pe labe.

Trei zile a durat această expectativă incertă într-o rezervă ostilă a mediului german. După aceste trei zile ne-a făcut o vizită însuşi comandantul flotilei, colonelul Wilke, cu însoţitorii lui şi ne-a spus că: "cu toată opoziţia forurilor de decizie ale flotilei", însuşi mareşalul Hermann Göring a ordonat ca pe avioanele destinate românilor să se vopsească imediat însemnele şi culorile aviaţiei române.

Deci, din nou, a doua zi dimineaţă, la ora 4:00, plecarea la aerodrom, unde în prezenţa lor, vom începe antrenamentul pe noile avioane. Sec şi rece !

Între noi am discutat şi am hotărât ca din acel moment să nu mai întindem nici o coardă şi să ne comportăm ca cei mai disciplinaţi şi mai buni militari posibili, căci căpătasem un maximum nesperat de la ei.

A doua zi am avut o nouă surpriză, de data asta plăcută şi care ţinea de o magie pe care nici astăzi nu mi-o explic bine. Sectorul avioanelor noastre era ocupat de 40 de avioane Messerschmitt 109G vopsite peste noapte cu însemnele şi culorile române. Impecabil; de parcă ar fi fost construite la IAR Braşov şi nu vopsite noaptea pe un aerodrom de război şi încă german. De unde şi cine le-a furnizat şabloanele corecte ale tuturor însemnelor (a nu se uita că în acea perioadă semnul aviaţiei române era crucea tricoloră din M-uri, destul de complicată), plus numărul de şabloane, personalul şi culorile nitro, pentru a vopsi 40 de avioane într-o singură noapte, toate absolut la fel şi absolut exact.

Fiecărui pilot i s-a destinat un avion conform seriei de fabricaţie şi numărului de ordine vopsit mare pe fuselaj. La fiecare avion ne aştepta echipa de 5 servanţi afectată acestuia, aliniată, a dat

---

[1] Dar toate erau uniforme germane! (nota Martha Greceanu).

raportul şi ne-a deschis cabina, a instalat inhalatorul propriu, toate celelalte ustensile, a raportat starea impecabilă a avionului şi a aşteptat dispoziția noului lor comandant direct. Von Bohremski ne-a spus să ne adunăm în jurul a trei instructori, care ne vor prezenta diferențele specifice ale noului tip în comparație cu F-ul, atât ca instrumente, cât şi în privința comenzilor de pilotaj, urmând ca apoi noi să facem câte un zbor individual pentru a ne lua avionul în mână.

Am avut atunci o convorbire cu Radu Gheorghe, cu Şerbănescu, Milu, Mucenica, Panait, Burileanu şi alții şi am hotărât să le facem nemților o demonstrație care să-i edifice asupra posibilităților piloților noştri.

Când s-a hotărât plecarea primelor avioane spre pista de decolare Şerbănescu, Milu, Mucenica şi cu mine am pornit motoarele odată şi cu toată dispoziția de zbor individual am pornit toți deodată spre capul pistei, ne-am aşezat în formație strânsă şi am decolat în pachet.

Am luat puțină înălțime - avioanele ne-au entuziasmat -, am făcut câteva exerciții de maniabilitate, după care ne-am întors la aerodrom şi la destul de mică înălțime (sub 500 m) am făcut o demonstrație de zbor în formație foarte strânsă şi de acrobație în formație, după care tot cu formația ne-am întors la aterizare, la punct fix pe pista betonată.

Efectul a fost total neaşteptat; s-a oprit zborul pentru toți cei care nu apucaseră să zboare, am fost întorşi la cantonament şi ni s-a comunicat că a doua zi la ora 6:00 fix să fim la avioane, căci vom pleca pe aerodromul de luptă, la Pavlograd, de unde vom începe misiunile de război.

Ne-am gândit că o asemenea deplasare pe un aerodrom, cu coloana auto, cu bagaje, utilaj de teren, trupă, etc. etc. va dura ca la noi, câteva zile şi că în acest timp vom avea răgazul să punem pe toți să facă măcar câte un zbor de aclimatizare.

Mare ne-a fost însă surpriza când a doua zi la ora 6:00 am găsit în sectorul nostru şapte avioane trimotor de transport Junker 52 care încărcaseră deja absolut toată zestrea grupului, inclusiv trupa, la fiecare avion nemai- fiind decât doi servanți pentru a ne porni motoarele. S-a decolat pe escadrile şi patrule şi într-o jumătate de oră aterizam la Pavlograd.

Aici am fost cazați toți într-o clădire la 2 km de aerodrom, iar la 8:00 am primit primul ordin de misiune de la maiorul Ewald, cu toate misiunile pe care le vom executa în cursul acelei zile: vânătoare liberă în zona frontului - cu specificația că sunt multe avioane inamice în sector. Aşa a început pentru noi o nouă fază a războiului.

Cu toate insistențele noastre pe lângă Radu Gheorghe, care venea pentru prima oară pe front, să ne lase pe noi, cei mai experimentați în luptă, să facem primele misiuni, pentru a sonda sectorul şi caracteristicile lui, Radu Gheorghe n-a acceptat nici în ruptul capului, spunând că datoria lui de comandant este de a merge primul în fruntea piloților grupului. A plecat deci cu prima patrulă în sector. Radu Gheorghe, Burileanu, cu celula Ioniță, Simionescu. Imediat am fost chemați la stația radio terestră, căci vânătorii noştri fuseseră agățați de vreo 20 de avioane Lagg 5 care protejau asaltul rusesc. În prima luptă aeriană a primei zile de activitate pe acest front a fost doborât în luptă comandantul Grupului 7 românesc din cadrul Flotilei Udet. Comanda a preluat-o Şerbănescu.

Am urmat eu să plec cu patrula mea: I. Panait, Liviu Mureşan şi coechipierul acestuia Mitrică Encioiu. Sectorul era într-adevăr foarte activ, aşa că şi noi a trebuit să ne cam agățăm de nişte IAK-uri ruseşti care stânjeneau activitatea unei recunoaşteri foto germane. M-a înlocuit în sector la terminarea benzinei Ion Dicezare cu patrula lui şi tot aşa ne-am continuat misiunile ordonate de Ewald, raportând regulat rezultate, întâlniri şi observații de interes tactic.

Vreau să mai semnalez un amănunt caracteristic. Masa de prânz era luată în două serii la popota ofițerilor, respectiv subofițerilor, turul doi asigurând executarea în continuare a misiunilor câtă vreme mâncau primii. La această popotă, unde ofițerilor români li se rezervaseră două mese pe tură, am avut marea surpriză de a fi primiți de o doamnă. O doamnă foarte frumoasă şi tânără, extrem de bine îmbrăcată, chiar elegantă, care s-a prezentat "Lili" şi ne-a condus la locurile rezervate.

Această doamnă ne-a prezentat plină de tact condoleanțele de rigoare pentru pierderea comandantului de grup, a dat dispoziții să fim serviți după ce s-a interesat foarte atent de eventualele noastre preferințe, ne-a servit un "Stempel" de "Steinhager" (un păhăruț de băutură foarte tare, care era singurul admis pentru tot cursul zilei) după care, cu de la sine putere, ne-a întrebat dacă am dori un al doilea, dar noi am refuzat. Ulterior, atât de la ea cât şi de la piloții nemți, am aflat mai multe despre această persoană.

Războiul şi condițiile de front generează o oarecare delăsare la luptători, se îmbracă mai neglijent, se bărbieresc mai rar sau deloc, limbajul devine argou (adesea colorat negativ), curățenia lasă de dorit, iar bunele maniere au de suferit. Ştiind toate acestea, comandamentele superioare germane instituiseră o şcoală şi examene foarte severe pentru voluntare, de cea mai selectă calitate şi de o moralitate absolut incontestabilă, care după ce treceau printr-o selecție riguroasă erau trimise pe front la unități de aviație (am auzit că şi la bazele navale) cu unicul scop de a întreține atmosfera decentă şi civilizată care se cade unei unități a unei armate demne şi moderne.

Lili era direct sub aripa protectoare a lui Wilke, care îi dăduse atât o sumă de sarcini foarte neobişnuite, cât şi puteri tot atât de neobişnuite, de care dădea socoteală exclusiv comandantului de flotilă. Lili dispunea de alcătuirea meniurilor, de alegerea alimentelor, de "răsfăţarea" gastronomică a celor cu preferinţe, dacă ea le considera justificate, sau a celor care se distingeau în luptă sau primeau decoraţii, Lili avea drept de veto în materie de băutură, dar şi dreptul, cu discernământul ei de femeie, să dea şampanie franţuzească celui care ocazional ar fi avut "nevoie" de aşa ceva.

Dacă însă cineva, oricine ar fi fost, ar fi îndrăznit să se lege de Lili sau să fie nepoliticos cu ea, zbura din unitate fără drept de apel. Mi s-a povestit de două asemenea cazuri destul de recente (două şi trei luni) în care Wilke, deşi unul dintre ei era purtător de "Ritterkreuz", îi dăduse pe amândoi afară din flotila Udet fără nici o discuţie.

Lili atrăgea, cu multă drăgălăşenie şi bun simţ, atenţia celui sau celor care eventual făceau concesii curăţeniei sau ţinutei personale la popotă, cazinou sau în relaţiile cu semenii lor. Lili era o realitate !

Să ne întoarcem la activitatea de război şi la relaţiile noastre cu aceşti noi camarazi de arme, aproape toţi oameni cu peste 20 de victorii aeriene (von Bohremski avea la data aceea 80 de victorii omologate şi era purtător de Ritterkreuz cu frunze de stejar) pentru care noi aveam un deosebit respect şi admiraţie, dar care - cum era şi firesc - ne-au privit un timp cu acea ostilitate cu care oricine priveşte intruşii. Îi înţelegeam, dar ne-am străduit mereu să spargem gheaţa şi să le dăm noi, poate în alt fel, motiv să ne admire şi să le dovedim că noi nu le compromitem unitatea cu nimic.

Prima dovadă de calitate a fost aceea de piloţi. Demonstraţia de la Dniepropetrovsk, urmată de primele zboruri pe acest nou tip de avion direct în luptă, fără nici un incident, îşi făcuse drum în conştiinţa celor care erau calificaţi să le aprecieze.

Chiar a doua zi au început victoriile aeriene în luptă, chiar în văzul formaţiilor germane alături de care ne aflam în acest sector. Şerbănescu, Milu, Dicezare şi cu mine am doborât fiecare câte două avioane inamice, victorii omologate de nemţi; Mucenica, Mălăcescu, Mureşanu câte un avion, pe o vreme foarte proastă (cu plafon scăzut). De unde la început Ewald ne trimitea mai mult în vânătoare liberă sau intervenţii în zonă, alături de alte patrule germane din grupul lui, numai după câteva zile a început să ne încredinţeze sector propriu de acţiune pe întreaga noastră răspundere, precum şi în întregime protecţia formaţiilor de bombardament greu sau Stukas, misiuni în care am avut multe lupte, multe victorii dar şi pierderi... Dar, n-am pierdut niciodată avioanele pe care le protejam, lucru care ne-a adus multă stimă din partea Grupului şi a Flotilei (Wilke, Bredle). La solicitarea comandamentului şi susţinute de flotilă, am primit chiar citări prin ordin de zi, individual şi colectiv, de sus de tot.

Însoţirile de bombardament erau considerate în Udet o corvoadă, căci fiind legaţi de formaţia protejată, nu puteai umbla după victorii şi de aceea, după o perioadă de însoţiri, de care era absolută nevoie, urma întotdeauna o lungă perioadă de vânătoare liberă în sectoare şi de acoperiri pe zonă, unde libertatea de mişcare în plan şi verticală permitea interceptarea absolut a oricărui avion inamic şi de aceea astea erau misiunile cele mai apreciate de piloţi, ca aducătoare de victorii, în care erau folosite toate posibilităţile acestui minunat avion de vânătoare.

În acest fel victoriile au început să se acumuleze. La a 15-a victorie aeriană nemţii mi-au conferit Crucea de Fier clasa a II-a şi mai târziu, la a 25-a, Crucea de Fier clasa I. Au fost decoraţi mulţi dintre ai noştri: Şerbănescu, Dicezare, Milu, Mucenica, Burileanu, Mureşan, Simi- onescu şi alţii. Când am îndeplinit 500 de misiuni executate în teritoriul inamic, nemţii mi-au conferit (şi nu numai mie) "Frontflugspange in Gold" o insignă foarte apreciată profesional, pe care mulţi nemţi nu o obţinuseră, deşi ei erau mai mulţi decât noi, dar zburau mai rar şi nu chiar pe orice vreme. Am să relatez câteva misiuni mai speciale la care am participat.

Pe aerodromul de la Makievska, unde cantonamentul nostru era departe de aerodrom, autobuzul ne aducea dimineaţa la ora 5:00 la aerodrom şi în ziua de 4 mai, din autobuz am văzut cum un număr de 40 de avioane de asalt şi vânătoare ruseşti ne atacau aerodromul, în timp ce noi asistam neputincioşi, căci nu ajunsesem încă. Ewald a hotărât deci ca începând de a doua zi o patrulă de alarmă să se găsească gata legată în avioane la ora 2:00. Mie mi-a revenit sarcina de a comanda patrula aceasta, cu toate că era greu de crezut că ruşii vor repeta atacul care în ziua de 4 nu făcuse pagube prea însemnate.

La ora 2:00, Chirvăsuţă, Burileanu, Enescu şi cu mine eram legaţi în carlingă şi citeam la lumina becului de vizor Revi, când servanţii mi-au semnalat că dinspre răsărit (orizontul devenise roz) se vedea ceva ca nişte muşte dezordonate. Am bănuit că erau "Storkämpferii" (avioane mici de deranjament noaptea) care se întorceau la bază, dar pentru orice eventualitate am pus pe toţi servanţii să învârtească la bendixuri ca să putem decola imediat la nevoie. Ruşii, căci ruşi erau, au realizat un prim atac înaintea decolării noastre. Am profitat de degajarea lor după atac pentru a decola toţi cu burta la pământ, iar după escamotarea roţilor şi a flapsurilor am intrat în formaţiile ruseşti şi a început lupta. Ruşii nu pricepeau cine trage în ei, câţi inamici sunt şi de unde au apărut. Rezultatul a fost: pagube 0, 6

avioane ruseşti doborâte chiar pe aerodromul nostru, arzând în diferite puncte, pierderi 0.

Când a venit Ewald la aerodrom ne-a chemat în biroul lui şi ... ne-a tras un perdaf de zile mari: "Nu admit sub nici un cuvânt acțiuni sinucigaşe. A trebuit să fie imbecilii de ruşi ca să nu vă doboare cu uşurință pe toți patru". După aceea ne-a îmbrățişat şi ne-a felicitat.

Ewald în principiu avea dreptate, dar noi contasem pe această imbecilitate, pe greşeala lor de a ataca toți odată şi pe scurta perioadă când nu ne puteau vedea şi am reuşit. În definitiv, nu pentru asta am fost puşi în alarmă de la ora 2:00 de dimineață?

Că şi Ewald a avut dreptate s-a dovedit a doua zi de dimineață când alarma de la ora 2:00 a fost preluată de comandantul escadrilei 57, Nicu Polizu. În ziua de 6 mai 1943, ruşii au atacat din nou la orele 4:00, cu un număr şi mai mare de avioane. Lui Nicu Polizu nu i-a pornit motorul de prima dată şi când a reuşit să decoleze a fost prins imediat, cu roțile încă afară, în limită de viteză, şi a fost doborât în flăcări chiar la marginea aerodromului. Locul lui Polizu l-a luat, venind din țară, Constantin Bâzu Cantacuzino, care a preluat comanda escadrilei 57.

Cu Grupul 3 comandat de Ewald în Flotila Udet am fost pe Pavlograd, apoi pe Makievska, Stalino, Taganrog şi apoi pe un aerodrom improvizat în poiana unei păduri seculare care se numea Tceasovia, la Krivorotovka, unde nu ne-a putut descoperi nici un inamic, dar care avea inconvenientul că dacă nu făceam o navigație foarte riguroasă, nici noi nu-l nimeream decât greu (mai ales la limită de benzină), lucru care a dus pentru nemți la două accidente grave (din fericire nu şi la noi).

Eram pe acest teren şi era o perioadă de ploi torențiale, care de o săptămână țârâiau norii la plafon foarte jos, când Ewald a primit un ordin de la Flotila a IV-a, care cu toate insistențele lui nu a putut fi nici refuzat nici amânat sau pasat altei unități. Toate celelalte unități erau prea îndepărtate ca teren pentru a o executa. Era vorba despre evacuarea spitalului de campanie de la Taganrog, adică un număr de circa 200 de răniți grav, cam tot atâtea cadre medicale, medici şi surori, plus toată aparatura şi dotația spitalului, căci toată zona era încercuită de ruşi, care se consolidau în fiecare zi. Aerodromul de pe Taganrog rezista încă şi pentru a se putea face operația aceasta, 30 de trimotoare de transport Junker-52 plecau de la Stalino, aterizau la Taganrog, încărcau acest spital în întregime şi se întorceau la Stalino.

Problema era că aceste avioane trebuiau protejate, atât la venire cât mai ales la plecare, dar şi în timpul destul de lung al încărcării, deoarece era imposibil ca ruşii să nu încerce să intercepteze şi să distrugă acest convoi de mică viteză şi atât de vulnerabil. Misiunea era deci de mare răspundere şi cu o durată de câteva ore.

Tot conform ordinului, vânătoarea trebuia să asigure permanența deasupra aerodromului Taganrog în tot timpul aterizării, încărcării şi decolării acestui convoi enorm şi greoi, aterizând pentru alimentare imediată doar pe jumătate şi pentru câteva minute. Vremea la Taganrog era dată ca bună, iar peste Marea Azov era senin. Misiunea trebuia executată cu orice preț, chiar cu riscul sacrificării vânătorilor. Când toate posibilitățile de a evita misiunea s-au dovedit inutile, Ewald a transmis prin von Bohremski ordinul în întregime lui Şerbănescu cu mențiunea scrisă *manu propria* "O asemenea misiune numai românii pot s-o execute". Şerbănescu m-a chemat pe mine (îmi făcusem o reputație de foarte bun navigator în P.S.V.[1]) şi împreună am examinat situația dată.

Ploaia continua cu înverşunare, iar pe terenul moale avioanele stăteau eu roțile pe scânduri, deci însăşi decolarea punea probleme şi nici nu prea mai aveam timp, căci după ordin trebuia într-o oră să fim în aer.

În aceste condiții nu puteam angaja viața altora şi deci am acceptat misiunea pentru mine şi un coechipier voluntar. Acesta a fost bineînțeles Cristofor Chirvăsuță, unul dintre cei doi coechipieri ai mei. Era un foarte bun pilot în orice situație, dar un navigator nul, aşa încât i-am pretins să stea lângă mine şi să nu mă piardă nici o clipă din vedere, căci eu nu mă voi putea ocupa de el.

Toată nemțimea a ieşit să vadă această decolare cu trâmbe de apă şi de noroi, iar când am depăşit vârfurile copacilor am intrat imediat în nori. Am luat cam 5.000 de metri. Formația de Junkere a fost perfect punctuală, perfect ordonată. Fără incidente am ajuns la Taganrog unde a început aterizarea trimotoarelor, noi doi făcând o acoperire cam la 3.000 de metri.

Durata şi lentoarea încărcării mi-au părut o veşnicie. De două ori am aterizat pe rând pentru alimentare, până când au început să urnească Junkerele pentru decolare. Eram proaspăt alimentați aşa încât am început protejarea acestui convoi, care, cu burta la pământ, se îndrepta spre Stalino. Înspre răsărit pături grele de nori până la 5.000 m. Spre apus, vreme bună. Ju-urile profitau de umbra norilor şi se strecurau cu o admirabilă dibăcie într-adevăr cu burta la pământ. Dar inevitabilul s-a produs. Convoiul a fost atacat de un număr de vreo 40 de avioane inamice Lagg 5, care venind însă dinspre răsărit, au apărut de deasupra norilor şi noi doi le-am angajat în luptă înainte ca ele să fi ajuns (sau poate chiar să fi văzut) formația grea. A fost o luptă teribilă !

[1] P.S.V. = zbor fară vizibilitate (pilotage sans visibilité).

Doi contra 40, neurmărind alt rezultat decât a atrage lupta către în sus şi spre dreapta, în timp ce Ju-urile dispăreau sub stratul de nori. Cred că ruşii n-au ştiut niciodată câți am fost noi. Chirvăsuță stătea perfect lângă mine, iar eu trăgeam în tot ce-mi ieşea în față, fără să mă uit ce se întâmplă cu el. Grija mea cea mare era pe de o parte să salvez convoiul, pe de alta să ştiu mereu perfect unde suntem, fiind atent la ceas şi la benzină, căci o aterizare forțată în pădurea aceea ar fi fost fatală pentru amândoi. De aceea, când am fost sigur că Junkerele au scăpat, am rupt lupta şi am picat în pătura de nori, recalculându-mi la repezeală capul compas. Am început coborârea când după ceas trebuia să mă apropii de bază şi am avut norocul ajungând la vârful pomilor să pic exact pe teren. Aterizarea aproape de limita de benzină am făcut-o mai mult la nimereală, dar a mers bine pentru amândoi. Niciodată n-am văzut pe Şerbănescu atât de emoționat şi pe von Bohremski atât de plin de admirație.

Bineînțeles că am raportat lui Ewald cum decurseseră cele cam 430 de ore ale misiunii, acesta ne-a felicitat pentru performanța de zbor, dar ne-a spus că vom mai discuta după ce primeşte informațiile despre felul cum s-au desfăşurat treburile pentru convoiul de Ju 52. Spre seară, pe la orele 16:00, a aterizat pe teren un Fieseler Storch şi Ewald ne-a chemat la el pe von Bohremski, Şerbănescu, Chirvăsuță şi pe mine. Când am ajuns la el, acolo mai era maiorul Brendle, din partea Flotilei şi un colonel necunoscut. Acesta ne-a spus că el a fost comandantul formației de Ju 52, că a asistat la întreaga operație, inclusiv, de departe, la lupta aeriană pe care o avusesem cu Lagg-urile ruseşti. Ne-a confirmat că toate Ju-urile au ajuns cu bine la Stalino, ne-a exprimat mulțumiri şi felicitări din partea tuturor participanților şi ne-a confirmat că echipajele au văzut căderea a două Lagg-uri (omologare) după care ne-a spus că unitatea lui va cere citarea prin ordin de zi pe armata germană, din partea Marelui Cartier General. Aceasta ne-a venit semnată de Hitler după trei săptămâni şi a fost comunicată şi Marelui Stat Major Român.

Ar fi desigur multe misiuni de povestit, dar consider că nu pot fi toate povestite aici şi mă rezum a menționa că acumulasem multe victorii aeriene, făcuserăm nemților sute de misiuni la inamic, căpătasem aprecierea şi chiar prietenia nemților la toate nivelurile, am lucrat pe diferite terenuri, de bază şi de lucru, dar am avut şi grele pierderi de plătit. Menționez cu respect pe Radu Gheorghe, pe Nicu Polizu Micşuneşti şi Liviu Mureşan, dar noua şi temeinica noastră experiență de război avea să dea roade şi eu cred că abia atunci am devenit nişte foarte buni piloți de vânătoare.[1]

Toate însă au şi un sfârşit. Perioada din Udet a avut pentru noi ca sfârşit reconstituirea Corpului Aerian Român cu material german nou, cu unități refăcute şi completate (unele la botezul focului) sub comanda generalului de escadrilă aviator Emanoil Ionescu (Pipițu). Era la sfârşitul lunii august 1943 când am primit ordinul de a pleca cu toate avioanele la Kirovograd (sud de Uman) unde urma să aibă loc reintrarea în luptă a Corpului Aerian, festivitate la care participa şi Regele Mihai şi mareşalul Ion Antonescu cu toate mărimile. Bineînțeles că acest ordin al ministerului nostru, retransmis prin Flotila a IV-a germană, ne-a revoltat atât pe noi cât şi pe nemți.

Adică cum? Iei o unitate angajată în lupte crâncene şi o duci cu avioane cu tot să facă o demonstrație de bâlci pentru a satisface unele vanități ? Festivitățile acestea nu se puteau face şi fără noi ? La vremea aceea, noi credeam că vom rămâne pe mai departe în Flotila Udet. Ordinul este însă ordin şi pentru a marca bine că noi înțelegem să rămânem în Udet, cu noi a plecat la Kirovograd atât von Bohremski cât şi Bubi Horschelmann. La Kirovograd ne-au primit atât Romanescu cât şi Jienescu care ne-au făcut o primire foarte, foarte frumoasă, căci erau la curent cu activitatea noastră în Udet zi cu zi şi cu aprecierile forurilor germane, precum şi cu decorațiile primite.

A doua zi în cursul dimineții a avut loc demonstrația de care ni se spusese, cu toată ştăbimea bine adăpostită într-o tranşee zidită, cu binocluri şi alte farafastâcuri, iar bombele erau de ipsos,

---

[1] Condițiile de lucru în aviația germană, în special într-o unitate de elită, permiteau mari performanțe în privința avioanelor doborâte şi am învățat multe aici. Mentalitatea românească, chiar şi în aviație, era oarecum patriarhală. Punctualitate, punctualitate, dar un minut, două nu era mare lucru. Flotila Udet participa la misiuni extrem de grele, cum a fost, de pildă, salvarea echipajului unui bombardier care se prăbuşise în Marea Azov. Aici ordinele erau cam aşa: "Un avion va decola la ora 4 şi 32 minute de la baza de la Nikolaev şi se va găsi la punctul unde se află bărcile de salvare la ora 4,52 de minute şi 15 secunde. Având în vedere că misiunea se desfăşoară la limită de benzină, trebuie să fiți exact la această oră acolo". Nu se admiteau întârzieri nici măcar de ordinul secundelor. Dacă aveam o întâlnire cu bombardiere la o anumită înălțime, la o anumită oră şi într-un anumit loc, întârziind doar două secunde, bombardierele plecau neînsoțite, iar noi riscam să pierdem din avioanele de sub protecție. Decolam cu ochii pe secundarele de la ceas. Punctualitatea mi-a rămas de atunci o a doua natură (nota autorului).

cartuşele de manevră şi țintele din lemn văruit. Pe noi această mascaradă ne-a revoltat şi nesocotind ordinele am băgat muniție de război atât la tunuri cât şi la mitraliere. Nu mai spun că am făcut toate țintele praf şi chibrituri, lucru care ne-a atras o anchetă ulterioară care s-a soldat până la urmă cu ruşinea şi scuzele celor care au inițiat ancheta. Grupul nostru a participat la banchetul care a urmat, cu discursurile de rigoare, dar am refuzat să mai stăm până a doua zi şi spre seară am plecat înapoi la Tciasovia, unde ne-am continuat misiunile. Cu regret însă trebuie să menționez aici că von Bohremski, care băuse la banchet mai mult decât era admis, a avut un accident foarte grav, din vina lui, şi a fost internat într-un spital de răniți grav.

Trei zile după întoarcerea noastră la Tciasovia-Kraivorotovka, pe aerodromul nostru au venit cu un avion special Jienescu şi Romanescu, care au fost primiți de nemți şi de noi cu onorurile cele mai mari, după care în prezența lui Wilke, Brendle şi a celorlalți comandanți de escadrile şi grupuri din Udet, ne-am luat rămas bun de la ei şi de la prietena noastră bună, Lili.

Din discursul scurt ținut de Ewald voi menționa doar o frază, care trebuie să mărturisesc că prin corectitudinea ei m-a impresionat mai mult decât un întreg discurs formal. Citez: "Recunosc că la 8 martie 1943 am primit cu destulă îndoială şi rezervă în rândul nostru grupul de vânători români, considerând că este o abdicare de la demnitatea flotilei dictată de interese conjuncturale. N-au trecut de atunci nici 6 luni, în întregime de lupte, victorii, dar şi grele pierderi şi iată astăzi, din toată inima şi cu conştiința adevărului, în numele meu, al camarazilor mei şi al tuturor specialiştilor tereştri, pot spune cu mândrie că prezența piloților Grupului 7 Vânătoare Regal Român în cadrele Flotilei Udet a fost o cinste pentru Flotila Udet. Pentru piloții români, de trei ori ura! Vă dorim tuturor succese, victorii şi Halsund Beinbruch."

Wilke a ținut un discurs scurt şi neaşteptat de sentimental, iar la sfârşit ne-a comunicat că, întrunind toate acordurile şefilor ierarhici şi în numele lor, ne dă dreptul, pe viață, să purtăm la mânecă brasarda specială a "Udet Geschwader". Ne-am îmbrățişat apoi cu fiecare ofițer şi subofițer şi după două ore de evocări, bancuri şi rememorări, am decolat spre noua noastră destinație, aerodromul Mariupol nord, sub comanda lt. cdor. av. I. Ignat.

Luptele contra bombardamentelor americane

În primăvara anului 1944, aviatorul Tudor Greceanu, încadrat acum în Grupul 9 Vânătoare, comandat de căpitan aviator Alexandru Şerbănescu, va participa şi la luptele dramatice purtate cu aviaţia de bombardament şi vânătoare americană. Şi în aceste încleştări zburătorii români au primit demni şi cu bărbăţie o luptă inegală sub raport numeric, superioritatea fiind zdrobitoare sub acest aspect de partea americanilor. Aviatorii români au probat înalte pilde de vitejie, demne de toată admiraţia, înscriind pagini de mare eroism în faţa cărora ne înclinăm respectuos frunţile[1].

***

Întorşi de curând în ţară de pe frontul de est în primăvara anului 1944, piloţii români de vânătoare, în special cei din Grupurile 7 şi 9, din ultima grupă, sub comanda căpitanului aviator Alexandru Şerbănescu, făcând parte şi locotenentul Tudor Greceanu, aveau acum ca misiune apărarea teritoriului contra bombardamentelor forţelor aliate americano-engleze şi sovietice care aveau ca obiectiv, cu precădere, zona petrolieră a Ploieştiului, dar şi centrele industriale din Bucureşti, Braşov, Turnu Severin şi altele, precum şi aerodromurile şi nodurile de cale ferată.

In aceste condiţii, vânătorii români dotaţi cu aceleaşi Messerschmitt 109G, care acum erau depăşite în comparaţie cu avioanele de vânătoare americane cu care trebuiau să se înfrunte, luptau concomitent împotriva celor mai puternice aviaţii angajate în război: aviaţia americană de bombardament însoţită de avioane de vânătoare P38 şi P51 (Lightning şi Mustang), aviaţia engleză dotată cu bombardiere bimotoare Wellington şi cvadrimotoare Lancaster, precum şi aviaţia sovietică. Cu toată inferioritatea numerică, piloţii români de vânătoare trebuiau să-şi împartă activitatea între frontul din nord-estul ţării, unde ajunseseră sovieticii, şi punctele din interior, unde activitatea aviaţiei americano-engleze era acum de o intensitate dramatică. Avioanele americane veneau de la Foggia (în apropiere de Marea Adriatică) cu sutele, întunecând cerul şi erau întâmpinate de doar câteva zeci de piloţi români de vânătoare. Superioritatea americană, atât numerică cât şi calitativă, era covârşitoare, proporţia fiind de cele mai multe ori de 1 la 10 şi chiar mai mare şi, totuşi, piloţii români nu pregetau să angajeze lupta în orice situaţii sau condiţii cu un curaj de nedescris, suplinind prin temeritate, manevre şi procedee personale imaginate de ei "ad hoc", inferioritatea dramatică în care se aflau de fiecare dată. Pierderile au fost îngrozitoare, grupurile ajungând la efective de escadrile, dar şi pierderile adversarilor erau uneori considerabile (pe 10 iunie 1944 Grupul 6 Vânătoare doboară 24 de avioane americane de vânătoare P38 cu numai 3 pierderi), dar fără importanţă în comparaţie cu efectivele lor. Totuşi americanii au înţeles că în România există o aviaţie de vânătoare de care trebuiau să ţină seama.

Locotenentul Tudor Greceanu îşi conduce patrula spre 4.000 m înălţime. Sector 7 (sud-sud-vest), după indicaţiile primite prin radio. Dirijaţi spre Buzău, mereu în urcare, ajung la verticala acestuia cu 5.000 pe altimètre: sunt întorşi nord-est, spre Ziliştea. Apoi spre Focşani. La 6.000 se aflâ din nou aproape de Tecuci, ceva mai la sud-est. Pe cer limpede, curat. Albastru, fără bombardierele după care se tot învârt la vagile indicaţii primite... Cvadrimotoarele sunt văzute de Lungulescu: le anunţă. Mult mai sus aflate, dârele de condensare ale acestora se înscriu spre nord-est. Messerschmitt-urile forţează motoarele în cambraj puternic până la 9.000, unde balansează aproape în limită. Aliniate acum la nivelul bombardierelor, dar în urmă.

Locotenentul Greceanu îl are alături pe adjutantul Chirvăsuţă. Privesc...Uriaşa masă de avioane lasă în urmă dârele albe şi fuioarele cenuşii, subţiri ale motoarelor "împinse". Sclipesc orbitor în soare, un incredibil spectacol... Nu faptul de a nu mai fi văzut o astfel de mulţime zburătoare, ci chiar neputinţa, neştiinţa lor de a-şi imagina posibilitatea, necuprinsul unei astfel de formaţii, îi uimeşte acum ! îi fascinează. Deci aceştia, astfel, atâţia sunt americanii ! Speră pentru o clipă locotenentul să poată folosi dârele de condensare ale lor spre a ascunde apropierea, la distanţă de tragere. O privire în urmă şi înţelege ! Propriile urme similare lăsate în eter, sunt desigur urmărite de mitraliorii aflaţi în turelele de spate ale bombardierelor, aşa că....pică uşor pe stânga, crede că este mai puţin vulnerabil din această poziţie. Câştigă viteză. Surprinzător, repede şi mult însă pierde înălţime. Aerul rar... Repune motor, se repede, declanşează cele trei tunuri! (Are unul dintre puţinele G-uri[2] înarmate astfel - G2). Şi locotenentul Greceanu, comandant de escadrilă, trecut prin toate vicleşugurile războiului aerian este surprins, uimit...Declanşând focul de la 200 m, venit "sfoară" în spatele Liberatoarelor, e primit cu o

---

[1] Şerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în Aviatori români participanţi la luptele din anii 1916-1918 şi 1941-1945, Bucureşti, 1995, p. 88.

[2] Messerschmitt 109G2

vijelioasă ploaie de trasoare a mitralierelor grele. Încrucişate. Convergând din zeci de turele spre aparatul său. Este lovit imediat. Răpăială de grindină pe avion, un şoc puternic apoi: o spărtură mare, urâtă, în aripă! Degajează fără a putea măcar observa efectul rafalelor sale. Cu îndărătnicie însă revine la atac, secondat de G-ul adjutantului Chirvăsuță. Desigur, bombardierul, rămas în urmă, lovit, fumegând dintr-un motor...Şi acum ştie: se apropie deviind rapid dreapta-stânga spre a evita...Evită cele trei tunuri, spulberă turela mitraliorului de pe Liberator. Acum se trage în... Culasele tunurilor armează sec! în gol! Muniție terminată ! Iar becul roşu avertizor al limitei de benzină (cum de nu l-a văzut?!) arde ; degajează...

În limită de benzină, undeva pe cer la 8.000 m, are certitudinea că va ajunge la aerodrom! Dacă...nu va întâlni acum Vânătoarea americană. În acest caz... Dar nu, şansa este de partea sa. Cu ultimii stropi de benzină pe conductele de alimentare vine la aterizare. Este cu avionul ciuruit şi cu concluzia că... iată, uneori nu este suficientă muniția şi benzina unui G pentru a da jos un cvadrimotor (avion a cărui vitalitate, rezistență de menținere în zbor de avarie şi putere de ripostă a focului a subestimat-o), vine la aterizare.[1]

*

Iunie /1944/, ziua de 22, spre prânz[2].

"G"-ul locotenentului comandant de escadrilă Tudor Greceanu urcă din greu spre hotarele cerului "superior", spre 11.000 m. Greu de ajuns aici! îți trebuie îndemânare, pricepere, dar şi şansa supraviețuirii. Messerschmitt-ul urcă spre cei 11.000 m suverani, e acolo se poate... se poate studia, măcar în răgazul câtorva clipe, formația inamică. De acolo poți cădea fulgerător, ca un meteor încă neaprins, prin protecția de vânătoare americană, peste bombardiere. Nu există timp de ripostă suficient. De aceea întotdeauna e preferabil să poți alege şi lovi în bombardierul conducător! îl dobori. Produci confuzie. Dezorganizarea formației... Unghiul sub care cazi este dificil pentru mitraliorii bombardierului, timpul clipă, vânătoarea - care supraveghează "spre mai jos", de unde aşteaptă ivirea Me-urilor - surpriză. Toate acestea le ştie locotenentul Greceanu. El este o fire analitică, şi-a gândit întotdeauna bine mişcarea, atacul. Un timp, a atacat frontal. Fulgerător. Exact în axul bombardierelor. Exact în plexiglasurile strălucitoare. Sub împotrivirea lor. Sub focul furibund al lor. E o țintă mică însă cu demers, cu apropiere şi trecere fulgerătoare. Cu armele de bord dezlănțuite. Şansa de a neutraliza din primele proiectile piloții. De a distruge echipamentul de zbor, carlinga. De a pulveriza măcar plexiglasurile şi structura de față. Ceea ce creează dificultăți zborului. Ceea ce scoate bombardierul din drum. Îl abate. Îl obligă la răzlețire, rămânere în urmă - îl oferă doborârii...

Prinse în tremurul metalic al zborului, bombardierele, mai jos aflate, alunecă... Le studiază. Alege. Imediat se va năpusti ca un... Nu se va năpusti ! De data aceasta, nu se va mai putea năpusti! Este înconjurat de un roi de Mustang-uri, venite, căzute încă de mai sus. Cu superba lor maneabilitate la acest plafon ! Cu superioara lor putere aici, dată de motoarele mai puternice, mai supraalimentate. Compresorul lor de supraalimentare ! Cu forță, cu trepte în plus față de Daimler-Benz-ul Messerschmitt-ului, care se bâlbâie, se sufocă aici. Care stă instabil peste aerul rar. Care este singur !

Prima rafală loveşte direct, brutal, carlinga. În partea dreaptă. Buteliile cu oxigen comprimat explodează. Îngusta cabină devine infern, fluidul vieții dispare retezat în tubulatura inhalatorului, locotenentul întoarce "G"-ul pe spate în răsturnare. Încearcă să... Nu mai încearcă nimic, se sufocă. Metalul, aparatele de bord, cerul... totul devine roşu. Un roşu aprins, care îi sfârtecă ochii. Messerschmitt-ul cade nebun. O ultimă licărire de conştient spune ceva despre cei opt mii de metri halucinant văzuți pe altimetru... Totul îşi pierde sens, contur, înțelegere. Persistă acel roşu... Al nebuniei? Al morții? Al vieții? Dispare şi el... Messerschmitt-ul este găsit la 13 km sud-vest de Găeşti. În mod inexplicabil, corect aterizat "pe burtă", cu pilotul aflat în carlingă legat în chingi, prăbuşit inert peste comenzi; are încă inhalatorul pe față iar infima urmă a vieții păstrate, oprită în mătasea albă, majestuoasă a bine-ştiutului său fular!

Redevine conştient după patru zile, într-un pat al Spitalului Militar din Bucureşti. Acolo sus, la porțile cerului, plămânii îi plesniseră invadându-se, înecându-se cu sânge...Spital, chin, zbatere. /.../ Cât va mai dura spitalizarea? încă mult! Dar fuge din spital. /.../ Recomandarea pentru "repaus absolut timp de trei luni, într-o stațiune montană", o "respectă"[3]... dar scurtează şederea şi se întoarce după o

---

[1]Cornel Marandiuc- "Inimi cât să cuprindă cerul patriei, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1985, p. 151 -153

[2]idem

[3] Merge pentru un timp la Dărmăneşti într-o casă de odihnă pusă la dispoziția aviatorilor de Marina Ştirbei Brâncoveanu – ea însăşi aviator (nota Martha Greceanu).

lună la aerodrom cu îngăduința comandantului de grup, căpitanul Şerbănescu[1] .

Frontul de vest

După 23 august 1944 aviatorul Tudor Greceanu va acționa în acelaşi Grup 9 Vânătoare, remarcându-se în îndeplinirea misiunilor de asigurare a protecției aviației de asalt şi bombardament, precum şi în atacurile la sol. La 1 octombrie 1944 Tudor Greceanu este înaintat la gradul de căpitan aviator. La începutul anului 1945 va participa la acțiunile Grupului 9 vânătoare, comandat de Constantin (Bâzu) Cantacuzino, în luptele din Ungaria şi Cehoslovacia[2].

*

Pentru Tudor Greceanu[3], pilot în grupul 7 şi 9 vânătoare în vest, a fost o luptă impusă, unde jurămintele nu-şi mai aveau rostul şi în care totul era nefiresc. Luptau acum sub ordinele duşmanului de ieri, care le cauzase cele mai mari pierderi de camarazi şi comandanți iubiți şi le distrusese avioanele aproape până la zero; luptau acum contra aliaților de ieri, care pentru piloții din Grupul 7 Vânătoare ajunseseră camarazi îndrăgiți şi respectați.

Iată de ce capitolul din acest volum dedicat frontului de vest nu este, de fapt, un capitol, este numai o consemnare a prezenței căpitanului Tudor Greceanu în toate luptele din vest, lucru consfințit de altfel, în paginile carnetului său de zbor şi prin decorațiile sovietice primite pentru vitejia de care dădea dovadă, acționând ca un mecanism perfect, dar inima şi sufletul nu mai erau...

Primul pilot român pe un avion cu reacție[4]

Spre sfârşitul războiului, la Wiener Neustadt, în 1945, Comisia Aliată de Control din Germania a cerut să se facă o demonstrație cu toate tipurile de avioane de fabricație germană şi, pentru că aviația română era dotată cu avioane germane şi pentru ca nemții să nu fie chemați la această demonstrație, au cerut ca fiecare tip de avion să fie prezentat de cei mai buni piloți familiarizați cu aparatele. Am fost numit pentru a prezenta Messerschmitt-ul 109 G, ultimul tip pe care îl avusesem în serviciu.

La aeroportul militar Wiener Neustadt am văzut pentru prima oară Messerschmitt-ul 262 bireactor[5]. Era un avion mic, scund şi urât. Pilotul avionului era un sublocotenent german, un oarecare Dickfeld. Eu lucrasem ca pilot de încercare pentru fabrica Messerschmitt, pentru Land und See şi la noi, pentru IAR. Îl cunoşteam pe Dickfeld care era pilot de fabrică.

Cum nimeni din cei prezenți nu îndrăzneau să ridice de la sol M-ul 262, comandantul formațiunii interaliate de control, un colonel american, m-a chemat seara la el şi m-a întrebat dacă pot zbura pe Messerschmitt 262. Cu îngâmfarea vârstei (aveam 26 de ani şi eram căpitan) i-am răspuns: "Bineînțeles, un pilot de vânătoare trebuie să zboare pe orice aparat".

Colonelul mi-a spus să iau legătura cu Dickfeld şi în locul lui să prezint 262-ul, la final, după ce urma să prezint Messerschmitt-ul 109 G.

I-am răspuns că trebuie să fac întâi un zbor de probă. Am obținut permisiunea de a face un zbor de probă dimineața la ora patru, iar la amiază să fac prezentarea în fața comisiei.

Dickfeld a fost încântat să scape de umilința de a urca în avion fără grade şi fără însemnele aviației germane şi a fost de acord să-mi dea indicații şi să-mi arate diferențele de instrumentație de bord. La patru dimineața, am făcut zborul de probă !

Reactorul a decolat uşor, cam lung, din vina mea....şi am umblat uşor ca să mi-l pun în mână. Atingea 1150 de km pe oră, avea 15 minute rază de acțiune, consuma teribil de mult cherosen, urca pe verticală 1000 de metri pe minut şi era înarmat cu două tunuri de 37. Aterizarea a durat şi ea puțin şi

---

[1] Cornel Marandiuc – “Inimi cât să cuprindă cerul patriei”. Ed. Dacia Cluj Napoca, 1985, p. 151-153

[2] Şerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în “*Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 şi 1941-1945*", p. 90 (Lucrare editată de Muzeul Național de Istorie a României)

[3]Text Martha Greceanu.

[4] Tudor Greceanu - Primul zbor cu un reactor în Memoria nr. 23, p. 111-112.

[5] Liviu Timbus - "Magazin internațional" - Impact - Nr. 461, pag. 10: "Messerschmitt 262, avion cu reacție construit de germani, primul din lume propulsat de un reactor şi considerat printre armele secrete ale celui de al III-lea Reich, a constituit la data aceea cea mai mare izbândă a ingineriei aeronautice. Prin producerea în serie a avionului Me 262, chiar experții militari ai coaliției antinaziste au fost de părere că Germania ar fi dobândit imediat supremația aerului. Din fericire pentru aliați, Hitler avea să comită o greşeală fatală, el nu s-a arătat încântat de noul avion de vânătoare şi a ordonat construirea în continuare a aparatelor clasice."

înghițea câtă frână voiai din cauza triciclului. Zborul de probă a durat 7-8 minute, cu puțină acrobație. Nu pot spune că mi-a plăcut, nici că m-am simțit stăpân pe el. Am vorbit apoi cu comandantul formației să fac a doua zi prezentarea în fața comisiei: decolare, dispariție, revenire deasupra aerodromului în viteză şi cu zgomot cât mai mare. Mi-a reuşit !

Felicitări, aprecieri măgulitoare pentru curajul şi profesionalismul aviatorului.

Apoi[1] Greceanu s-a întors la Piestany, după ce s-a angajat să nu divulge decât informații generale despre avion. Aceste zboruri au constituit o premieră absolută pentru aviația militară română şi o realizare personală remarcabilă din partea pilotului: două zboruri fără probleme pe un avion de un tip esențial diferit de cele pe care le pilotase înainte, după un instructaj sumar şi fără nici un zbor de acomodare mai înainte! O superbă demonstrație a calităților de zburător ale căpitanului Tudor Greceanu şi, în general, ale piloților de vânătoare români.

***

Pentru bravura[2] şi dăruirea dovedite în nenumăratele lupte aeriene la care a participat, în august 1943 locotenentul Tudor Greceanu este distins cu Ordinul "Mihai Viteazul" clasa a III-a, cea mai importantă decorație de război românească, apoi cu Ordinele "Virtutea Aeronautică" de război cu spade, clasa ofițer, "Steaua României", "Coroana României", ultimele două cu spade şi panglici de "Virtutea Militară", ordinul "Crucea de Fier" (cea mai înaltă decorație germană) şi altele.

Referindu-se la dramatismul luptelor aeriene, distinsul pilot de vânătoare şi omul de mare caracter şi verticalitate care a fost Tudor Greceanu spunea:

"...la vitregia spațiului se adaugă duşmănia altor oameni, la fel de dotați şi de buni ca tine, care nu urmăresc altceva decât să-ți frângă aripile şi să te ucidă. Cel mai bun învinge... O dată, de două ori, de nouă... Dar vine momentul aproape inevitabil când cea mai măruntă imponderabilă îți este potrivnică şi atunci... o dâră lungă de fum şi flăcări este ultimul drapel pe care îl întinzi, ca un strigăt de adio, pe cerul iubit".

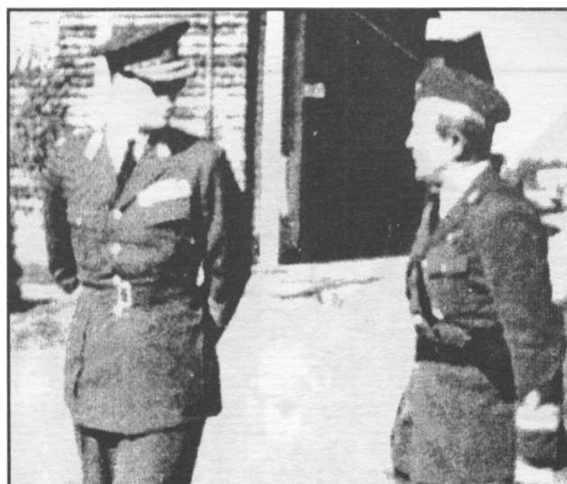
***

Întors în țară[3], în calitate de comandant de escadrilă, am fost scos din cadrele active ale armatei, conform Legii comprimărilor din 2 septembrie 1947. Mihai Romanescu (Leu), atunci subsecretar de stat, mai târziu judecat, condamnat la moarte şi executat, m-a chemat la minister şi, în fața mea, a scris şi semnat foaia calificativă şi fişa rezumativă, ultimele două pagini din memoriul meu original de ofițer. În încheiere se spunea: "Blocat pentru mobilizare în cadrele Flotilei 1 Vânătoare, ca indispensabil". De aceea, când am ieşit din închisoare, în 1964, mi-am păstrat gradul de căpitan, cu toate că legea prevedea că detenția politică atrage inevitabil după sine pierderea gradului militar şi obținerea livretului militar de soldat neinstruit. Toți colegii mei din aviație care au făcut închisoare, cum ar fi Toni Duşescu, locotenenții comandori Micu şi Georgescu, au căpătat livret militar de soldat. Prin ordin special al ministerului, spre marea mea surprindere, comisariatul militar mi-a eliberat livretul militar de căpitan.

[1] Dan Iloiu- "Yakovlev YAK 23" în "Modelism internațional", nr.I, 1995, p.3"

[2] Şerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în ,Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 şi 1941-1945", Muzeul Național de Istorie a României, Bucureşti, 1995, p..90

[3] Tudor Greceanu- "Comuniştii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine" în "Memoria", nr.23, martie 1998, p.III, 113, 115



Regele Mihai I al României în vizită pe un aerodrom înainte de război. Regele era un pasionat zburător. Şi-a obţinut diploma de pilot în 1944 la vârsta de 23 de ani (colecţia Bernad)



Locotenent comandor av. Alexandru Popişteanu în avionul personal înainte de începerea războiului, 1941 (Colecţia ing. Eugen Popişteanu)



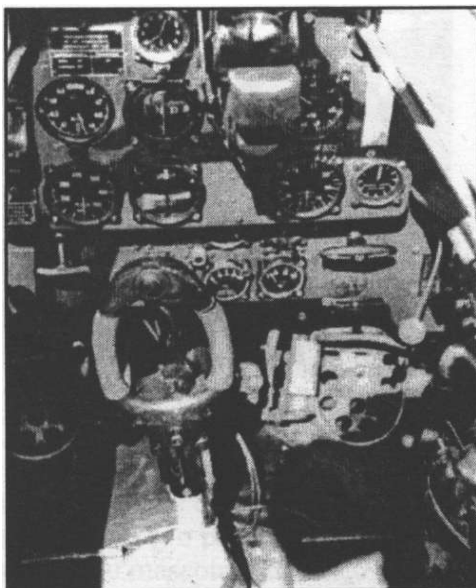
Sublocotenent Tudor Greceanu în carlinga avionului său Me 109 E, 13 octombrie 1941 (Colecţia Martha Greceanu)



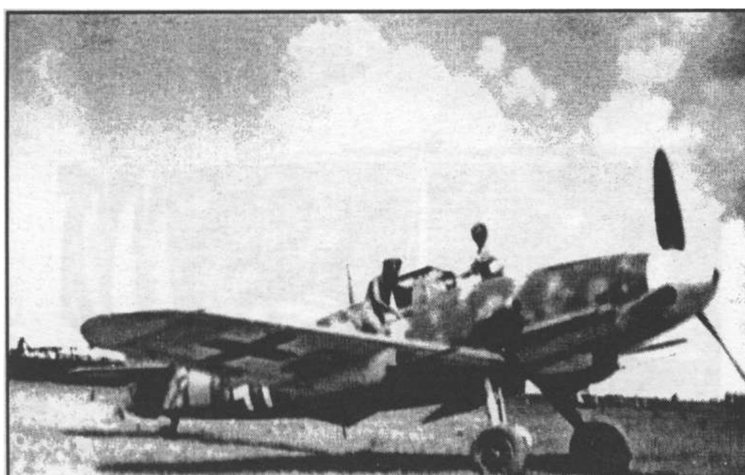
Sublocotenent Tudor Greceanu la şcoala de perfecționare de la Buzău, 1939, în fața unui avion PZL 11B (Colecția Sorin Tulea)



Şcoala de tir şi bombardament de la Mamaia, sfârşit mai 1941. Căpitan Valentin Leonida (stânga), comandantul şcolii şi locotenent comandor Alexandru Popişteanu (dreapta), comandantul Grupului 7 vânătoare, în mijlocul unui grup de ofițeri şi subofițeri din Grupul 7.



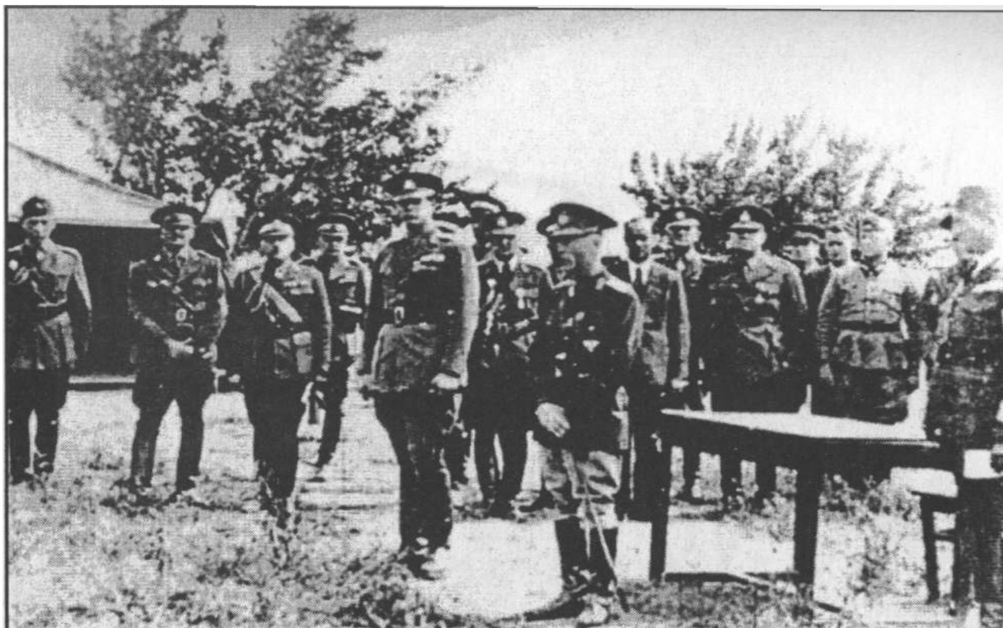
Carlinga avionului Me 109 E pe care a zburat locotenentul Tudor Greceanu în prima parte a războiului (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)



Avion Messerschmitt 109 E, undeva pe front în Basarabia (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)



Aerodromul de laTiraspol, 1941. Comandor av. Alexandru Popişteanu (centru cu o cravaşă în mână) şi o parte din piloții Grupului 7 Vânătoare cu mascota grupului. (Colecția ing. Eugen Popişteanu)

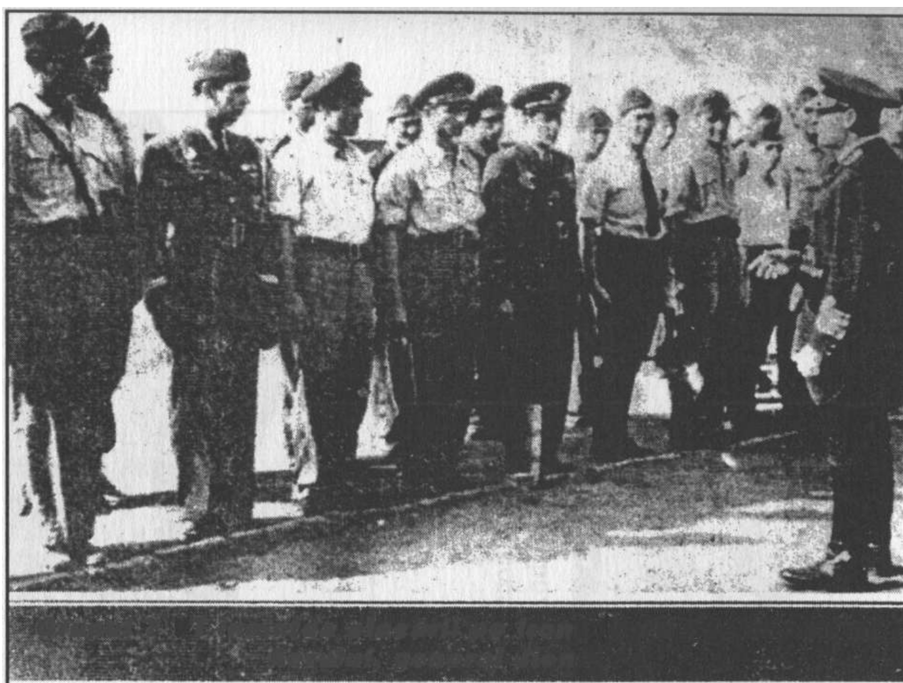

Aerodromul de la Tiraspol la câteva zile de la căderea Comandorului Alexandru Popişteanu. Slujba religioasă înainte de repatrierea Comandorului Popişteanu. În față Regele Mihai I al României (stânga), Mareşalul Ion Antonescu (dreapta). (Colecția ing. Eugen Popişteanu)


Comandor av. Alexandru Popişteanu pe front dictând la postul de comandă (Colecția ing. Eugen Popişteanu)



Avionul cu care corpul comandorului aviator Alexandru Popişteanu a fost transportat de la Tiraspol la Bucureşti. Pe uşa avionului crucea neagră şi o insignă tricoloră. (Colecția ing. Eugen Popişteanu)


Căpitan aviator Alexandru Şerbănescu (stânga) şi Locotenent aviator Tudor Greceanu (dreapta), undeva pe frontul de est (Colecția Sorin Tulea)



Grupul 7 VT înaintea plecării pe front, Vorbeşte ministrul Aerului, general Jienescu
A doua plecare pe front către Stalingrad, august 1942. Dreapta Generalul Jienescu, ministrul aerului. Al doilea din stânga Lt. av. Tudor Greceanu. (Colecția Martha Greceanu)



Avion Me 109 E pe aerodromul de la Karpovka în ziua primului atac (Colecția Martha Greceanu)



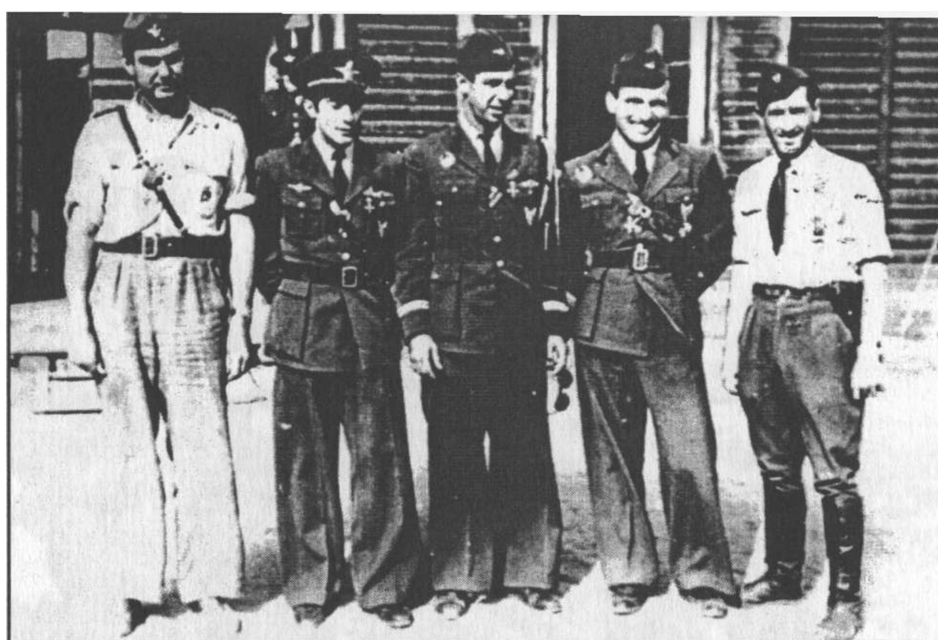
Adj. Tiberiu Vinca undeva pe frontul de est (Colecția Ion Dobran)



Aeroportul de la Kramatorskaya.
Generalul de escadră aviator Gherghe Jienescu, ministrul aerului (dreapta) stând de vorbă cu Lt. Eberhard von Boremski, (mijloc). Căpitan av. Alexandru Şerbănescu (stânga), al doilea din dreapta Lt. av. Niculae Polizu
Aprilie 1943. (Colecția Martha Greceanu)



Aerodromul Pipera 1943, de la stânga: cpt. Constantin (Bâzu) Cantacuzino, lt. Tudor Greceanu, lt. Ion Dicezare, general Jienescu, cmdr. Davidescu, cpt. Alexandru Şerbănescu, adj. Ion Milu



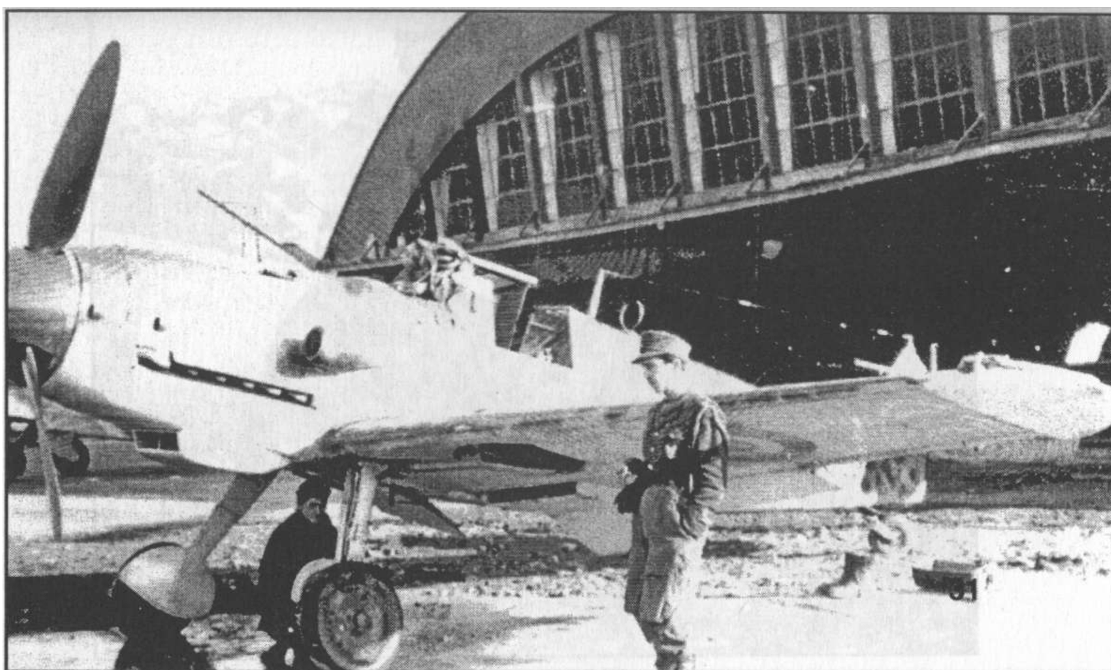
Cei cinci aşi ai aviației române de vânătoare în cel de-al doilea război mondial. Pipera 1943. De la stânga: cpt. Constantin (Bâzu) Cantacuzino, lt. Ion Dicezare, lt. Tudor Greceanu, cpt. Alexandru Şerbănescu, adj. Ion Milu (Colecția Martha Greceanu)



Nicolaev, februarie 1944. De la stânga la dreapta: lt.Tudor Greceanu, Simionescu, lt.Toni Duşescu, adj. Mircea Şenchea, cpt. Alexandru Şerbănescu, lt.Neubeck (Colecția Ion Dobran)



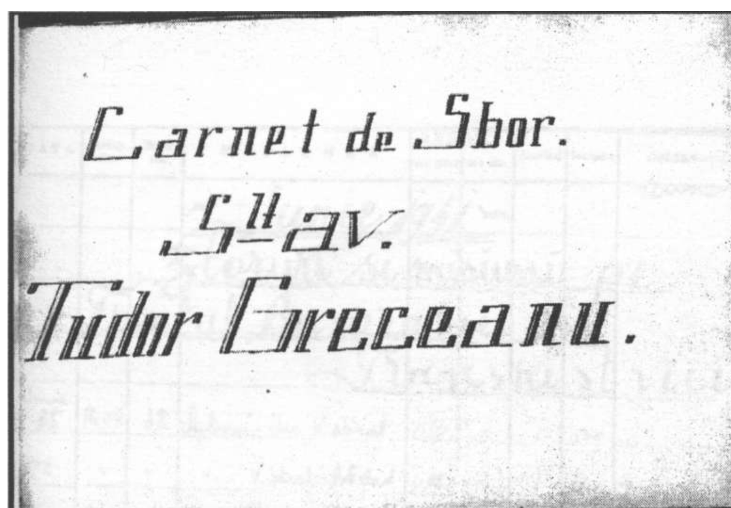
Tecuci, mai 1944, Grupul 9 Vânătoare, de la stânga la dreapta: adj. Gh. Scordilă, lt. Toni Duşescu, lt. Tudor Greceanu, căpitan Alexandru Şerbănescu, adj. Ion Milu, adj. Ştefan Bălan (Colecția Ion Dobran)



Locotenent av. Tudor Greceanu. Moment de repaus cu o ţigară lângă avionul său M 109 G6 nr.3, parcat în faţa unui hangar distrus pe aerodromul de la Cluj Someşeni, 31 octombrie 1944 (Colecţia T. Greceanu)



Întoarcerea în patrie de pe frontul de vest, 31 iulie 1945, escală la Miskolc, căpitan av. Tudor Greceanu, dreapta pe coada unui Me 109 G2. În spatele avionului, de la stânga la dreapta, Ioan Dobran şi Mihai Lucaci. (Colecţia Ion Dobran)


Carnet de Sbor.
Slt av.
Tudor Greceanu.

Coperta carnetului de zbor a slt. av. Tudor Greceanu.

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	ore obs.	Aterisaj	Inalțime	OBSERVAȚIUNI
			A fost brevetat pilot de război pe avion Potez XXV astăzi 28 Iunie 1939 conform Procesului Verbal No 71 / 28 VI 939 încheiat de comisia compusă din: Președinte Gl. Stoicescu [illegible]. Membri Gl. Enescu R., Cdor Ionescu E., Cdr [illegible] M.					

Pagină din carnetul de zbor al slt. av. Tudor Greceanu: brevetarea pe avionul Potez XXV conform Procesului Verbal Nr 71 / 28 VI 939. (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	ore obs.	Aterisaj	Inalțime	OBSERVAȚIUNI
			— Iunie 1941 — Zboruri și misiuni pe Frontul Basarabiei și Transnistriei.					
Iunie 15	Me 109	32	[illegible] - Buc. - R. Sărat	0.40	-	1	500	
22	"	"	" R. Sărat - Bârlad	0.45	-	1	1000	
23	"	"	" Bârlad - Focșani	0.50	-	1	"	

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	ore obs.	Aterisaj	Inalțime	OBSERVAȚIUNI
			= Octombrie 1942 — Sboruri și misiuni executate pe: — Frontul Stalingrad					
Sept. 25	Me 109	59	Raid București Galați	0.40	-	1	1500	
"	"	59	Galați Nicolaev	1.55	-	1	"	
26	"	59	Nicolaev Melitopol	0.45	-	1	"	
Oct.		59	[illegible]	.55	-	1		

Pagini din carnetul de zbor al slt. av Tudor Greceanu, (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a

României)

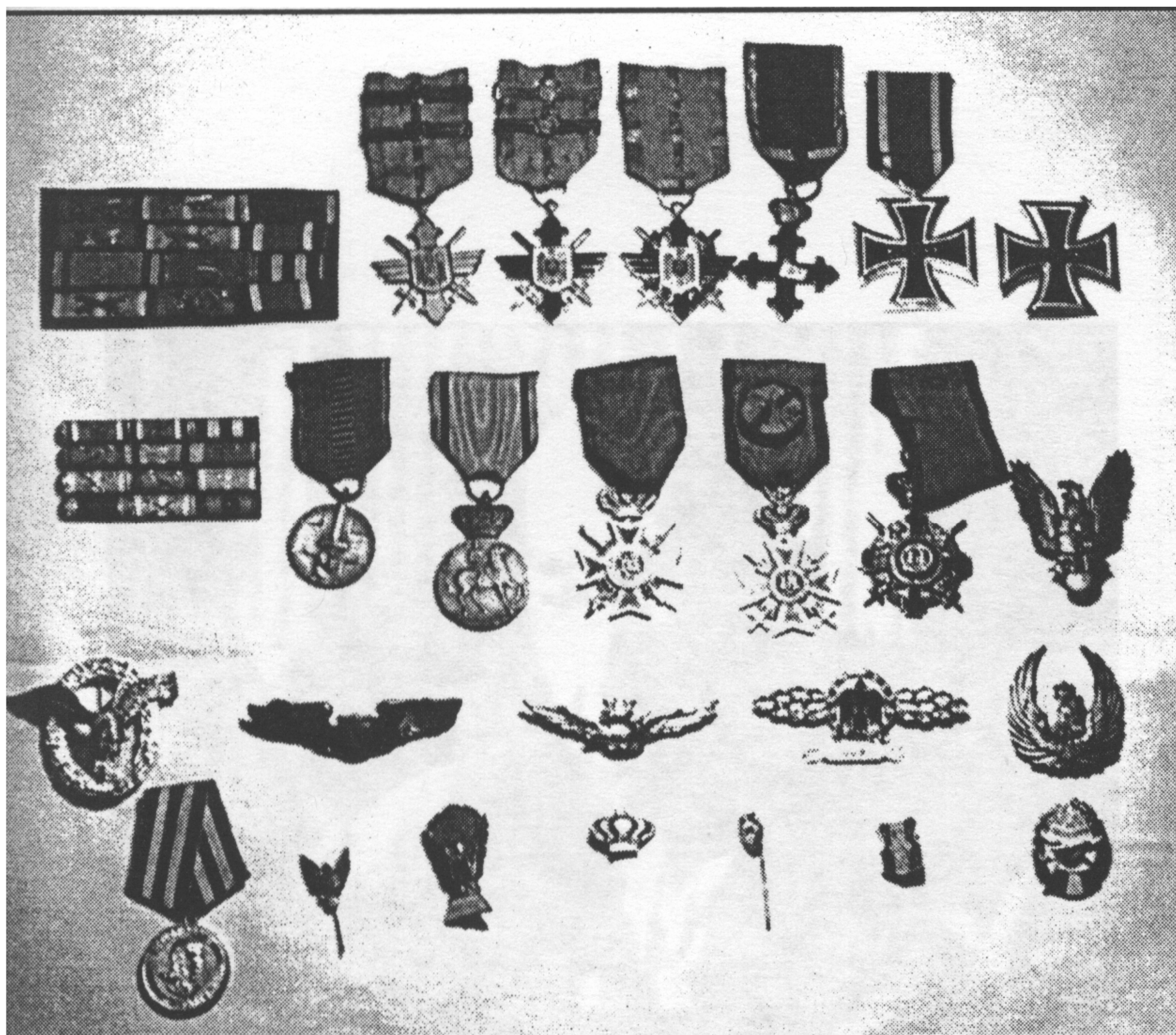
DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Înălțime
14 XII 44	Me 109 -3	D.B.	Deplasare Tuskule - Kun Mad.	0^{20}		1	500
-"-	Stiglitz		" Kun Madaras Tuskule	0^{50}		1	200
20 XII 44	Me 109 5	D.B.	Însoțire bomb.	1^{15}		1	6000
23 XII 44	5	-"-	Însoțire Stukas	0^{50}		1	3000
25 XII 44	5	-"-	" Szolnok	1^{15}		1	6000
2 I 45	5	-"-	" Henschel	0^{50}		1	3000
3 I 45	Fleet	Gipsy	Miskole - Oroslia - Tuskule	2^{00}		2	500

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA ore pilot	DURATA ore obs.	Aterisaj	Înălțime
14 I 45	Me 108	Argus	Freiaj Smadilă + Vianel	0 30'		2	500
16 I 45	Me 109 5	D.B.	Însoțire Hs. Atac la sol	0^{45}		1	3000
21 I 45	Fleet	Gipsy	Miskole - Tuskule.	1^{00}		1	200
24 I 45	-"-	-"-	Tuskule - Miskole	1^{30}		1	100
29 I 45	Me 109 5	D.B.	Însoțire Stukas	1^{00}		1	3000
31 I 45	9	-"-	Sondă meteo	0^{15}		1	1000
-"-	2	-"-	Freiaj avion	0^{15}		1	500
30 I 45	9	-"-	Recunoaștere meteo	0^{45}		1	2000
[illegible]	9	-"-	Recunoaștere [illegible]	0^{15}		1	1000

Pagini din carnetul de zbor al slt. av. Tudor Greceanu, (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Toadere,
Mâine 7. VIII - a.c. cu una patrulă
și cu una celulă dela Esc. 58 Vt. vei
face protecția unei formații de Ju 88
la pădurea West Syalkowo —
Întâlnirea cu formația se face la
Kuteinikowo — ora 5 40 la 4000 m.
Ia-ți măsurile necesare și să nu
întârzii, cumva —
Cpt. Șerbănescu

Pagină din carnetul de zbor a lt. Tudor Greceanu. Ordin de misiune adresat lt. Tudor Greceanu de către căpitanul Alexandru Şerbănescu comandantul Grupului 9 vânătoare - mai 1943 (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)



Parte din decorațiile, medaliile şi insignele primite de căpitanul comandor (r) Tudor Greceanu în cursul războiului 1941 -l945. De la stânga la dreapta, sus: Crucea de aur a virtuții aeronautice cu spade şi două barete (de război), Ordinul Virtutea aeronautică cu spade şi două barete în grad de cavaler, idem în grad de Ofițer cu spade (de război);
rândul doi: medalia Cruciada contra comunismului; medalia Carol al II-lea, Coroana României în grad de cavaler, idem în grad de ofițer, ambele cu pamblică de Virtutea militară; Steaua României în grad de cavaler; insigna de pilot militar; rândul trei: insigna de pilot german, insigna de pilot italian, insigna de pilot SUA, Frontfluqspange im Gold, insingna de observator;
rândul de jos: Ordinul sovietic Pobeda, insigne mici de butonieră.
Foto: dr. ing. Cristian D. Stoiculescu, octombrie 1994



Comandorul Tudor Greceanu la el acasă în cursul unui interviu (Foto Cornel Marandiuc, "Flacăra Bis", nr.8, iulie 1991)



Căpitan aviator Tudor Greceanu, portret în ulei executat de Cora Marulis în 1946

PARTEA A II-A - RĂSPLATA

ARESTAREA[1]

Locuiam pe strada fostă Washington, pe atunci Rozelor, în apartamentul doamnei Racoviță. Într-o seară pe la ora zece, a sunat telefonul şi o voce de femeie a întrebat de mine. Am răspuns la telefon şi mi-a spus:

– Fiți atent, sunteți pe lista viitoarelor arestări.

– Cine sunteți?

– Asta nu pot să vă spun, ceea ce vă pot spune este că eu pentru asta sunt aici. Apoi a închis telefonul.

Bineînțeles că nu puteam face nimic, pentru că orice aş fi făcut eu s-ar fi răsfrânt asupra gazdei mele.

La 4 aprilie (1949) m-am pomenit cu 7 inşi în camera în care dormeam. Era un locotenent, ceilalți subofițeri, toți îmbrăcați civil. Nu ştiu cum au intrat în casă, pentru că n-au sunat. A început percheziția, adică devastarea întregii locuințe. Au aruncat pe jos cărțile din bibliotecă, au golit sertarele... Eram înspăimântat, pentru că în bibliotecă se găseau o mulțime de cărți care figurau pe listele cărților interzise. Când am văzut aceste cărți în mâna ofițerului, am înțepenit. A aruncat cărțile cu dispreț, neavând habar despre ce era vorba. Ei veniseră să caute arme, documente, fotografii. După două ore de percheziție (au luat şi carnetul de telefon al doamnei Racoviță, să vadă dacă nu era vreo adresă subversivă acolo), mi-au spus să mă îmbrac să mă duc cu ei. I-am întrebat ce să-mi iau cu mine. Mi-au răspuns că nu trebuie să-mi iau nimic, fiind vorba doar de un interogatoriu de rutină. Eu ştiam despre ce interogatoriu este vorba, aşa încât mi-am luat două pachete de țigări şi am lăsat ceasul de mână şi o cruciuliță doamnei Racoviță.

Am fost dus acolo unde s-a aflat CC-ul (pe vremea aceea era Ministerul de Interne). Am ajuns la intrarea din spate (pe strada Oneşti, pe atunci Franklin), unde era o uşă mică, dând direct spre o scară care cobora şi am coborât două etaje. Jos, în capul scării, ne aştepta un tip mastodontic, care cred că la torace măsura un metru. Un colos. Am aflat mai târziu că se numea locotenentul Brânzaru. El era bătăuşul numărul unu al Securității la Ministerul de Interne. Brânzaru s-a dat la o parte când am coborât împreună cu însoțitorul meu, m-a introdus într-un birou şi mi-a spus să-mi golesc buzunarele. Din ceea ce am pus pe masă, mi-a dat înapoi un pachet neînceput de țigări şi batista. Mi-a spus să-mi scot şireturile de la pantofi, cravata şi cureaua, după care am fost condus la celula 12.

Celula 12 era foarte deosebită de ceea ce am aflat mai târziu că este o celulă. Avea ciment pe jos, un antreu foarte îngust, care se deschidea spre culoar prin două uşi, una îmbrăcată în tablă şi care culisa şi o alta cu gratii. În dreapta era instalația sanitară, un duş şi un WC, în care apa venea apăsând pe un buton, nu se vedea nici un rezervor. Camera era mobilată cu un pat de beton (de fapt, o poliță de beton, la înălțimea unui pat). Cu o masă tot de beton fixată de podea şi două scaune. Peretele din fund era numai din geamuri cu sârmă foarte groasă, în spatele căruia circula în permanență o patrulă căreia puteai să-i ceri foc dacă voiai să fumezi. Înăuntru era un om care, după ce m-am prezentat, m-a întrebat:

– Nu mă cunoşti ?

– Îmi pare rău, nu vă cunosc.

– N-ai auzit dumneata de eroul Dabija, eroul de la Marea Caspică?

– N-am auzit. Sunt încântat să fac cunoştință.

La puțin timp după asta m-au scos şi m-au dus într-o celulă unde eram singur. Aicea am găsit semnătura lui Ion Antonescu şi semnătura lui Petrache Lupu, pe care aveam să-l cunosc mai târziu. Am aflat că dedesubt mai era un etaj cu celule extrem de severe, dar acolo n-am ajuns.

Am fost anchetat de un căpitan îmbrăcat în uniformă de Securitate. Părea foarte civilizat şi a început ancheta într-un mod bizar:

– Ce-ai căutat în Uniunea Sovietică?

– I-am răspuns tot cu o întrebare:

– Ce căutați şi dumneavoastră unde sunteți ? Ați primit un ordin. La rândul meu, am primit un ordin, eram ofițer activ în Armata Română.

– N-ai ştiut că este un război nedrept împotriva paşnicelor popoare sovietice?

– Am ştiut că este un război împotriva Uniunii Sovietice care ocupase teritorii româneşti pe care trebuia să le recucerim. Asta era meseria mea de militar. Nimeni nu m-a împroprietărit acolo, n-am

---

[1] Tudor Greceanu, "Comuniştii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine", în Memoria nr. 23, martie 1998, p. 115-117

revendicat nimic pentru mine, dar eram ofițer activ şi executam ordinele fără comentarii, altfel aş fi fost împuşcat ca trădător.

În prima fază, ancheta s-a desfăşurat numai pe acest subiect: unde am fost decorat? câte avioane am doborât? ce victorii am avut? în ce localități am fost? cine a mai fost cu mine? Apoi am fost întrebat dacă îl cunosc pe hatmanul Tobă. Am spus că nu, dar numele îmi era cunoscut. Mi s-a spus că fusese ofițer de cavalerie şi luptase împotriva partizanilor din Crimeea. În fine, am fost întrebat dacă îl cunosc pe Ion Vulcănescu.

Ion Vulcănescu fusese asistent universitar specializat în filosofia matematică. Mai târziu, s-a pretins că a fost în fruntea unei organizații subversive care urmărea dărâmarea guvernului. Eu n-am vorbit niciodată cu Vulcănescu despre aşa ceva, însă eu însumi fiind pasionat de filosofie şi, mai ales, de filosofie matematică, m-am întâlnit şi am stat de vorbă cu el de multe ori fiind student la Politehnică, iar el asistent universitar.

Bineînțeles că am răspuns că îl cunoşteam pe Ion Vulcănescu şi m-am folosit de ocazia favorabilă care mi se oferise. Această anchetă am condus-o, de fapt, eu. La anchetă am transferat totul pe ideea legăturii cu Ion Vulcănescu. Au mers până acolo încât mi-au citit pasaje din declarațiile date de Vulcănescu şi din care rezulta că el este şeful celei mai mari organizații subversive din România, care are legături în străinătate. Că în curând va primi logistică, armament şi bani pentru a duce mai departe lupta împotriva comunismului. Le-am spus că nu ştiu nimic despre toate acestea şi că pe Vulcănescu îl cunoşteam ca asistent la cursul de filosofie, îi eram student şi mă împrietenisem cu el, iar singurul serviciu pe care mi l-a cerut, fără să vorbească despre nici un fel de organizație, a fost acela de a-i expedia o scrisoare în străinătate.

– Ce scrisoare?

– Nu ştiu, eu n-am deschis scrisoarea, dar trebuia s-o fac să parvină la destinație.

– Cum?

Aici eram încurcat. Scrisoarea ar fi trebuit să parvină prin unul din foştii mei colegi. A doua zi, mi-a venit inspirația:

– Dumneavoastră ştiți că am fost pilot de linie şi toți piloții mi-ar fi făcut fără ezitare serviciul de a pune scrisoarea la poştă în străinătate. Puteam să mă adresez oricui.

– Căruia dintre ei te-ai adresat?

– Nimănui pentru că am considerat că nu-l puteam amesteca într-o chestiune care să-l aducă aici unde mă aflu eu.

– Şi atunci ce-ai făcut?

– Am distrus scrisoarea.

– Ce i-ai spus lui Vulcănescu?

– I-am spus că am expediat-o.

În declarația sa, Vulcănescu spunea că a expediat o scrisoare în străinătate, prin mine. Neexistând dovezi în acest sens, n-au putut să mă scoată din această declarație.

Într-o bună zi, am fost scos din celulă şi trimis la Serviciul Secret de Informații, care funcționa acolo unde era cazarma Malmaison, vizavi de grajdurile regale. În declarația sa, Vulcănescu spunea că a expediat o scrisoare în străinătate, prin mine. Neexistând dovezi în acest sens, n-au putut să mă scoată din această declarație.

Am fost introdus în biroul anchetatorului şef, am avut surpriza să constat că acesta era un fost coleg de liceu, cu doi ani mai mare decât mine, un oarecare Grigore Burdea, originar din Panciu. Fratele lui, Marcel, fusese coleg de clasă cu mine. Când m-a recunoscut, a dat paza afară şi mi-a zis:

– Cum ai ajuns aici ?

– Dar dumneavoastră cum ați ajuns aici ?

– Eh... mi-a răspuns el. De ce eşti arestat?

– Ca făcând parte din organizația lui Ion Vulcănescu.

– Şi ai făcut parte din organizație?

– Nu.

– Îți promit că n-am să-ți fac nici un rău. Ne cunoaştem de prea multă vreme. Dar nici nu te pot ajuta cu nimic.

Ne-am despărțit.

Am fost trimis înapoi în celulă şi apoi la Ministerul de Interne unde a urmat perioada dură a anchetei. Degetele mele au fost stâlcite, prinse în tocul uşii. Am fost ținut în anchetă, cu bătăile respective, timp de mai bine de o lună. Locul anchetatorului a fost luat de Brânzaru.

Ancheta consta din schingiuiri fizice şi din schingiuiri aşa-zis biologice - ancheta nonstop. Oră după oră se schimbau anchetatorii, dar tu rămâneai tot acolo. Întrebările se succedau, hârtiile pe care trebuia să dai declarații veneau una după alta. Anchetatorii sperau că undeva te vei contrazice. Din

fericire, aveam o memorie foarte bună şi nu m-am contrazis niciodată. Am dat cel puţin 60 de declaraţii în decurs de 3 zile, cât am rezistat. O altă formă de tortură era ceea ce ei numeau manej: erai obligat să alergi de jur împrejurul camerei sub supravegherea miliţianului. De îndată ce te opreai, erai bătut şi trebuia să continui alergarea. Când îţi era cu desăvârşire imposibil să mai alergi, după o bătaie bună, arunca o găleată de apă peste tine şi erai trimis în celulă. Am rezistat 24 de ore la manej. 24 de ore am alergat continuu.

Eram bătut la tălpi în poziţia liliac. Trebuia să te apuci cu mâinile de glezne, îţi introduceau un drug pe sub mâini, gleznele şi mâinile erau legate şi începea bătaia la tălpi cu o ţeavă de doi ţoii.

A durat destul de mult, prea mult, aproape două luni. Într-o zi am fost ridicat şi dus la Jilava.

EVADAREA DE LA AIUD[1]

20 decembrie 1952

Veneam de la Canal (era în aprilie 1951), spre Aiud, împreună cu un lot de pedeapsă, format din recalcitranţii de la "reeducările" de la Peninsulă conduse de Arde- leanu, Sofronie, Laitin, Marinovici şi brigada de preoţi ortodocşi, de colaboraţionişti spărgători de normă. Cu noi veneau şi reeducatorii respectivi, care urmau să extindă această acţiune şi la Aiud.

Pentru a scăpa de "celulă", unde urma să-şi extindă opera Ardeleanu şi Sofronie, m-am declarat strungar în metal şi ca atare am intrat în "fabrică". Luni de zile am lucrat în această calitate, mai întâi pe un strung revolver, pe un "druck-banc" şi apoi pe un strung mare, "de regie", pentru tot felul de piese unicat.

Bineînţeles că am regăsit o sumă de prieteni şi cunoştinţe "dinainte" şi am făcut o serie de cunoştinţe noi, din cele mai interesante. Am regăsit astfel pe foarte bunul meu prieten, pilotul de bombardament greu Sorin Tulea, care aici era proiectant la biroul tehnic, pe Corneliu Manciu, fost director general la "Astra", pe Alex. Popp, director general la "Reşiţa", pe Alexandru şi Vladimir Novinschi, foşti colegi la liceul internat la Iaşi şi pe mulţi alţii, din şcoli, aviaţie sau viaţa privată.

Numai despre această "fabrică" şi despre oamenii din ea s-ar putea scrie o monografie, în care să se arate cum o pleiadă de intelectuali, cea mai mare parte fără pregătire tehnică, au ajuns la nişte performanţe profesionale pe care nici cei mai străluciţi maiştri de la Şcolile de Arte şi Meserii nu le-au putut visa vreodată.

Acelaşi lucru s-a petrecut şi la minele de plumb, unde "capul" minerilor improvizat, inginerul Bujoi, a dus la performanţe în exploatare incredibile chiar pentru eminenţii specialişti ai subteranului.

Zvonurile[2] în toate închisorile din lume, sunt hrana de toate zilele a deţinuţilor. Aiudul nu făcea excepţie de la această regulă, astfel că, într-o bună zi, ne vine zvonul că un grup compact de deţinuţi de la Canal vor fi transferaţi disciplinar de la Canal la Aiud. Ce era mai interesant, era că în cadrul acelui grup încăpeau şi nume de rezonanţă. Printre acestea a apărut şi numele cunoscutului aviator Tudor Greceanu, unul din aşii aviaţiei de vânătoare. M-am întrebat atunci ce trăsnaie o mai fi făcut Tudor (Dido) - că îl ştiam în stare de orice - ca să fie trimis disciplinar de la Canal la Aiud.

După o săptămână de la sosirea grupului, acesta este scos în fabrică şi dat pe mâna lui Nea Stelică Mareş, fostul subdirector al închisorii Aiud. Misiunea lui este să cunoască oamenii şi meseriile respective. Când a venit rândul lui Tudor, acesta a spus că este strungar. Drept care, din primul moment, i s-a dat în primire cel mai mare strung, la care urma să lucreze în scopul "construirii socialismului în România" - nu însă înainte de a-l pune în stare de funcţionare, deoarece era complet înţepenit din motive de rugină. Între timp luasem contact cu Tudor şi toate misterele erau dezlegate. În fabrică s-a aflat că, în afară de strungărie, Dido se mai pricepea şi la multe alte meserii, printre care şi sculptura în fier, ceea ce era o raritate.

Prima sarcină de serviciu în acest domeniu a fost confecţionarea unui set complet de poansoane în oţel cu alfabetul complet de litere şi cifre. S-a constatat că lucrul mergea foarte greu din cauza greutăţilor de prelucrare (sculptură în oţel călit). Mintea creatoare a lui Tudor a găsit soluţia: mecanizarea acestei operaţiuni. El imaginase un dispozitiv mecanic care era o noutate. Pentru asta trebuia o documentaţie scrisă, cu desene şi calcule. Lucrul era realizabil numai într-un atelier de proiectare, nu în- tr-un atelier mecanic. Pentru aceasta, am vorbit cu Mareş ca, de la atelierul mecanic, Dido să fie mutat la biroul tehnic unde lucram şi eu, ca deţinut, fiind de meserie inginer înainte de război. Într-un timp record dispozitivul a fost proiectat şi executat. Rezultatul a fost surprinzător. S-a constatat

[1] Capitol scris de autor. În urma unor întrevederi cu autorul episodul a fost televizat pentru prima oară încă din anul 1993 de doamna Lucia Hossu- Longin în emisiunea 33 din ciclul "Memorialul durerii".

[2] Episod povestit de Sorin Tulea, prietenul şi camaradul lui Tudor Greceanu, pe atunci deţinut şi el în Aiud..

în mod practic că timpul de lucru s-a micşorat cel puţin de zece ori faţă de metoda precedentă. Primii care au câştigat ceva am fost noi doi, care am avut astfel mult timp liber să stăm de vorbă. În fiecare zi, aveam astfel "ora aviaţiei", care dura circa două ore, în care puneam ţara la cale şi aviaţia la punct, aşa că nimeni n-a bănuit niciodată că noi doi, timp de două ore, în loc să lucrăm, discutam aviaţie şi spuneam bancuri. Toată lumea a fost mulţumită, în cap cu Mareş, care a reuşit nişte depăşiri de normă senzaţionale.

Printre altele, Tudor mi-a povestit cu lux de amănunte cum a fost retragerea de la Karpovka-Stalingrad a Grupului 7 vânătoare şi multe alte episoade din timpul războiului.

În mai 1952 am fost întrebat de Corneliu Manciu (director tehnic al biroului de studii) dacă n-aş vrea să încerc să fac poinsoane de litere şi cifre din oţel ultradur, pentru a folosi la marcarea şi numerotarea pieselor turnate sau prelucrate mecanic. Fabrica primise o comandă de 60 de alfabete complete şi 60 de serii de cifre, iar "specialiştii" de la Şcolile de Arte şi Meserii normaseră 8 ore de muncă pentru o literă, lucru care depăşea cu mult termenele fixate prin comandă pentru livrare.

Mi-a venit o idee şi anume să fac cu un poinson special conceput de mine, prin matriţarea interiorului literelor şi cifrelor, rămânând ca numai exteriorul lor să fie prelucrat cu pile fine, lucru care ar fi scurtat la a zecea parte timpul de execuţie. Am făcut o probă cu acest sistem şi rezultatul a fost foarte bun, aşa încât am acceptat comanda, cu norma de alfabet (26 litere) în 8 ore. Mi s-a spus să-mi aleg orice colaborator vreau din cei din fabrică şi aşa mi-am ales pe Valeriu Şirianu, un publicist foarte interesant din Arad. De lucrat nu era în stare deloc şi era singurul om pe care l-am cunoscut vreodată capabil să pară că lucrează activ timp de 8 ore, pentru a nu face absolut nimic (dar şi fără să strice ceva). Mi-am confecţionat aceste matriţe primare (păreau nişte hieroglife absolut de neînţeles) şi am început fabricarea după ce mi s-a pus la dispoziţie materialul solicitat. Urma un tratament termic după confecţionarea unui număr de alfabete. Cu această metodă eu puteam face două şi chiar trei alfabete în 8 ore, dar seara predam norma de un alfabet, aşa încât am lucrat foarte lejer, având tot timpul pentru conversaţie, filozofare şi taclale de tot felul, precum şi pentru lucrul de proiectare la biroul tehnic, unde Sorin Tulea m-a solicitat imediat. Cu Valeriu Şirianu, după o temeinică tatonare reciprocă, am început să înjghebăm intenţia unei eventuale evadări, pe care iniţial o dorisem în masă, cu scopul de a declanşa, coordona şi conduce o reacţie puternică împotriva comunismului, a subjugării sovietice, terorii instaurate şi mai ales împotriva colaboraţioniştilor şi a cozilor de topor conaţionale.

Două luni de zile, cu prudenţă şi discreţie am căutat să vedem cine ar fi apt, suficient de pregătit şi curajos pentru a putea participa la această acţiune în masă. Dacă această acţiune ar fi avut sorţi de izbândă, ar fi putut constitui un "maquis" cu şanse de a unifica rezistenţa românească, atât pe cea din oraşe şi sate, cât şi pe cei ce luptau în munţi şi codri. Era perioada când Alimănescu, fraţii Arnăuţoiu şi Domoşneanu erau în plină acţiune în Argeş, Banat şi Munţii Rodnei.

Ne-am întâlnit cu o mare deziluzie! Ne-am întâlnit numai cu FRICA, cu "Mai bine să mai aşteptăm, poate vin totuşi americanii", sau "Ce rost are ! Sunt alţii care o duc mai rău ca noi" şi încă: "Dar dacă nu reuşim - căci nimeni, niciodată n-a reuşit să evadeze de la Aiud. Dacă ne prinde ne împuşcă şi eu nu mai am de executat decât opt ani şi ies". Eu mai aveam de executat doar cinci ani.

După două luni de tatonări discrete, în care am sondat întâi pe toţi militarii de carieră, pe toţi legionarii, pe tinerii înregimentaţi în partidele istorice, pe dascăli şi pe clerici, am ajuns la convingerea că nu putem găsi elemente apte pentru intenţia noastră iniţială şi că deci va trebui să plecăm doar trei. Cooptasem şi pe Gh. Spulbatu, fost ofiţer de aviaţie-recunoaştere - care se dovedise perfect orientat şi gata oricând de orice acţiune de curaj. Urma ca ulterior, odată raliată rezistenţa din munţi să pornim o acţiune din exterior, pentru a elibera deţinuţii politici ca pe o turmă de oi speriate, dar de care era mare nevoie pentru a constitui un nucleu de stat major pentru acţiune "maquis" eficace.

O dată stabilită aceasta, am început pregătirile efective pe mai multe planuri. Eu personal am relevat un plan complet al întregului complex de clădiri ale puşcăriei, cu cote şi amănuntele necesare, mergând până la sensul de deschidere al fiecărei uşi, la scară, cu cote de înălţime şi căi de acces. Am făcut dubluri prin amprentare a zeci de chei, pentru diferite uşi, la care deţinuţii nu aveau acces. Am identificat şi trasat toate circuitele de alimentare cu apă şi electricitate şi astfel am aflat unde este transformatorul principal trifazic pentru curent de forţă şi că există un generator propriu de electricitate pentru cazul unei pene la reţeaua urbană. Am aflat că se construia o extindere a zidului de împrejmuire de 5 m înălţime, pentru a îngloba în incinta puşcăriei o clădire care devenea magazia principală de materiale a fabricii. Am cerut pe rând toţi trei să lucrăm în tura de noapte.

Cu metoda chinezească am început să obişnuim gardienii ca numărătoarea de seară de la ora 21:00 să nu iasă. Pentru asta două săptămâni în fiecare seară la numărătoare, când unul, când altul, când doi deodată, când toţi trei, când iarăşi unul, ne ascundeam la numărătoare şi când, după ce nu le ieşea numărul, sirena ne chema din nou la numărătoare, ieşeam şi noi şi de data aceasta numărătoarea ieşea bine. Aşa azi, aşa mâine, au ajuns să creadă că ei sunt imbecilii care nu ştiu exact să numere căci întotdeauna la verificare numărul ieşea exact. După două săptămâni am constatat că-şi

aruncau unul altuia în cap că nu ştiu să numere şi pentru a nu părea idioți în ochii comandantului (Dorobanțu) n-au mai întrerupt lucrul pentru verificarea numărătorii, spunându-şi: iar au greşit boii.

În luna septembrie am făcut o primă tentativă nereuşită de evadare - dar slavă Domnului fără urmări.

La numărătoarea de la ora 21:00, am intrat toți trei, cu chei făcute de noi, în magazia dincolo de care se construia zidul nou, dar aici am constatat că ferestrele magaziei dinspre noul zid fuseseră zidite şi eram prinşi ca în capcană, căci curtea fabricii era iluminată ca ziua şi nu puteam ieşi decât la schimbarea turei la ora 7 dimineața, când iară se golea curtea pentru numărătoarea, care, acum, trebuia neapărat să iasă bine pentru că lipsa a toți trei ar fi dat sigur alarma. De cum a sunat sirena şi s-a golit curtea, am ieşit, am încuiat la loc uşa şi ... Numărătoarea a ieşit bine, iar noi trei cu picioarele tremurânde am plecat din fabrică la dormitor cu tura noastră, fără ca nimeni să bănuiască ce dramă se consumase.

În noiembrie, doi deținuți care au înnebunit şi s-au aruncat în sârme, au fost împuşcați fără somație de securiştii de pe zid, între celular şi secție, şi am hotărât ca tot pe aici să forțăm şi noi ieşirea. Odată pentru că era punctul cel mai tare al pazei şi mizam pe faptul că vor realiza cu greu că a fost ales de cei care evadează, deci surprinderea era mai probabilă, iar în al doilea rând era şi un gest de omagiere a celor doi morți din noiembrie.

Paza Aiudului, exterioară şi pe miradoare, era asigurată de un batalion de securişti de intervenție (elită). Miradoarele erau la 50 de metri unul de altul, santinelele se schimbau la trei ore şi erau înarmate cu "balalaici" şi puşti mitraliere Z.B. La poalele exterioare ale zidului existau două patrule, care plecau de la poartă în sens opus una alteia, se întâlneau undeva, mai aprindeau o țigară, se salutau şi continuau tura. Deci nu putea fi prevăzută frecvența trecerilor, căci nu aveau nici o regularitate. În interior, paza era asigurată numai de milițieni neînarmați, ofițeri, subofițeri şi gradați, care puteau primi arme în timp record în caz că lucrul acesta ar fi devenit necesar. Mai era şi intervenția urgentă a batalionului de securitate, la cerere.

Planul nostru de evadare era următorul: trebuia ca în jurul orei 24:00 noi trei să găsim un pretext pentru a ieşi pe poarta principală a fabricii, trebuia ca toți trei să intrăm la uscătoria de scânduri (păzită noaptea de o gorilă, un turnător notoriu, pe nume Ivasciuc), eu să iau de acolo o scară de lemn (ochită dinainte) şi chiar din fața porții fabricii să tai cablurile de alimentare ale proiectoarelor de pe zid ale fabricii şi ale celularelor. În acest timp Şirianu şi Spulbatu trebuiau să-l lege şi să-i pună căluş lui Ivasciuc. O dată cablurile tăiate (confecționasem pentru aşa ceva un cleşte excentric, cu mânere de un metru izolate, o adevărată minune de sculă capabilă să taie ca pe un vreasc un cablu oțelit de 20 mm diametru), urma ca toți trei să transportăm scara în confuzia creată, s-o proptim de zid exact între două miradoare, pretinzând că reparăm lumina la proiectoarele de pe miradoare şi să sărim dincolo unul după altul înainte ca santinelele să se poată lămuri ce se întâmplă. Dacă reuşeam, urma să ne despărțim fiecare folosind oportunitățile imprevizibile, dându-ne întâlnire la Câmpia Turzii în casa iubitei lui Spulbatu, în care acesta avea o încredere fară limite. De aici, cu ajutorul ei şi al altora, ar fi urmat să ne retragem în Munții Banatului, de unde să luăm legătura cu Domoşneanu şi ulterior cu Arsenescu, în care eu aveam mare încredere, nedezmințită de evenimentele ulterioare.

Mai era însă o problemă. Singurul om care putea ieşi din fabrică, putând să ne conturbe programul, era un oarecare Tăutu. Acesta era un fost ofițer de marină despre care aflasem numai bine, dar care mai avea doar două săptămâni până la expirarea pedepsei, motiv pentru care nu l-am contactat în vederea participării la evadare. Am ales soluția încrederii şi a sincerității. M-am dus pe 19 decembrie 1952 la el şi i-am spus cam aşa ceva: "Domnule comandor, mai aveți două săptămâni până la eliberare, de aceea nu vă pot spune prea multe, dar vă rog ca mâine noapte între orele 23:00 şi ora 1:00 să nu faceți nici o inspecție la uscătoria lui Ivasciuc. Am purtat aceleaşi însemne pe şapca de ofițer, am depus acelaşi jurământ, pe acelaşi drapel şi nevrând să vă compromit eliberarea, vă repet rugămintea în numele țării şi al meu. Între orele 23:00 şi 1:00 să nu vă duceți la uscătorie".

A părut destul de speriat, dar mi-a promis pe cuvânt de onoare. Cum a decurs evadarea: am ales ziua de 20 decembrie, noaptea cea mai lungă şi în acelaşi timp ziua de naştere a lui Stalin. Era ger; la ora 23.15 l-am întins pe Spulbatu pe o targă ca pe un accidentat în muncă şi am ieşit din fabrică notați de gardianul de noapte. Imediat ce gardianul a închis uşa, am intrat toți trei în uscătorie.

Aici, prima şi cea mai gravă surpriză. Eram aşteptați. Doi oameni înarmați, Ivasciuc cu o toporişcă ridicată în sus, iar după uşa de la intrare Tăutu înarmat cu o baionetă militară pe care nu ştiu de unde a luat-o. Au început amândoi să țipe: EVADAREEE ! ... Şirianu care era plin de sânge pe obraz de la lovitura lui Ivasciuc cu toporişca a pus mâna pe un ciocan găsit pe loc şi la pocnit în cap pe Ivasciuc. Mi-a țipat să iau scara şi să tai cablurile cât mai repede. Am ieşit cu scara şi când am reuşit să tai al treilea cablu, Şirianu şi Spulbatu au ieşit în goană, am luat scara şi am plecat să parcurgem cei circa 200 m până la locul ales la zid. Pe drum Spulbatu mi-a spus că a fost atacat de Tăutu, că l-a dezarmat, că Tăutu a dat să fugă afară țipând, că Şirianu de la vreo 6-7 metri a aruncat ciocanul după el

şi că Tăutu, probabil rănit, a căzut. Ulterior am aflat că, lovit în ceafă, murise. N-am întâlnit pe nimeni pe drum.

Ajunşi la zid, am pus scara direct pe zid şi la somaţia santinelelor le-am spus, ca şi cum aş fi fost gardian, să lase electricienii să repare firul care a provocat defecţiunea. Încă înainte de acordul lor, Şirianu a şi început să urce urmat de Spulbatu. Imediat ce au ajuns sus, Şirianu a şi sărit dincolo. Sentinelele au rămas la început împietrite, apoi au început să tragă cu automatele în jos după Şirianu. Nu îndrăzneau să tragă la creasta zidului, de teama de a nu se împuşca reciproc. Strigau: Alarmăăă !

Spulbatu, în urma căruia veneam eu, a avut un moment de ezitare, dar l-am împins din spate: "Nu mai putem da înapoi, ştii ce am lăsat în urmă". Ajuns la creasta zidului, a dispărut şi imediat am ajuns şi eu sus.

Aici altă surpriză: Zidul era mult mai lat sus decât am crezut, avea peste 1,5 m. Toată suprafaţa superioară era în pantă spre exterior şi acoperită cu cioburi de sticlă încastrate în ciment. Am sărit imediat jos, în afară (peste 5m înălţime) şi aici ghinionul cel mare: alertate de strigătele santinelelor şi de răpăitul armelor, ambele patrule au venit exact sub zid, aşa că eu am căzut din cer în capul lor.

Au fugit care încotro aruncând armele şi căciulile, strigând: Mamăăă !

Ghinionul a făcut că am căzut cu călcâiul stâng exact pe tamburul de cartuşe al unui pistol automat, mi-am fracturat ambele oase ale gambei stângi şi am căzut jos. Instantaneu mi-am dat seama că eu sunt terminat şi că singurul lucru pe care-l pot face este să deturnez focul care-i urmărea pe Şirianu şi Spulbatu, aşa că m-am ridicat cum am putut pentru a atrage atenţia trăgătorilor. Aşa s-a şi întâmplat, 5 inşi au consumat, numai asupra mea, tot ce le mai rămăsese din cartuşe în încărcătoare. (Un încărcător plin avea 71 de cartuşe). Gloanţele piuiau în jurul meu şi în zăpadă, dar., nici unul nu m-a rănit grav. Când s-a oprit focul a fost o linişte mormântală în care nimeni nu mişca şi nu îndrăznea să se apropie de mine. A durat câteva minute bune până când patru secu- rişti, cu armele îndreptate spre mine, s-au apropiat încet şi când m-au atins din câteva paturi de armă m-au trântit jos şi a început o bătaie cu paturile de arme, cu picioarele, cu pumnii, din care mă mir că am scăpat viu.

M-am trezit mult mai târziu în cabinetul lui Doroban- ţu ud leoarcă, umflat, cu ochii închişi, trântit jos şi primul lucru pe care l-am auzit şi înţeles a fost că Dorobanţu voia să mă împuşte imediat, dar cineva căruia îi spunea "tovarăş maior" a zis: "Trebuia s-o faci până acum, acum nu se mai poate căci suntem atâţia aici, de acum îl preluăm noi şi iese de sub paza dumneavoastră."

24 de ore am fost ţinut în frig, fără îngrijiri medicale, fără apă, fără hrană şi pe întuneric complet, pentru ca apoi să fiu luat cu o maşină şi dus la Securitatea Cluj într-o celulă la subsol, cu încă doi anchetaţi.

Aici am primit şi primele îngrijiri medicale, după trei zile, adică mi s-au pansat rănile şi mi s-a dat o gamelă cu ipsos şi două feşe ca să-mi imobilizez fracturile. Lucrul acesta l-am făcut singur, reducând fracturile cu laba piciorului prinsă între fiarele de la piciorul patului şi trăgând, cu toată durerea îngrozitoare. Pe colegii de cameră i-am învăţat să-mi prepare faşa ghipsată, s-o tragă peste gamba înfăşurată în paie tocate, şi apoi s-o ude şi s-o preseze bine. Sigur, nu era o treabă făcută ca lumea, dar trebuia să mă descurc cu ce am avut la îndemână şi dacă a fost bine sau nu mărturiseşte faptul că am încă două picioare cu care ani de zile am umblat fără nici o problemă.

Ancheta în jurul evadării a fost făcută de către lt. securist anchetator Beiner - fost operator la un cinematograf din Jibou - un tip extrem de bizar, care îmbina o doză de ingeniozitate cu o mare perfidie nativă. La un moment dat mi-a dat o coală mare de hârtie şi mi-a spus să-i fac planul Aiudului. L-am făcut şi după două zile m-a chemat şi mi-a spus că a verificat planul şi că era atât de exact, încât dacă cineva dintre cei mari ar fi aflat că un deţinut cunoaşte atât de bine planul închisorii, ar fi zburat toţi din posturile pe care le ocupau. Planul meu l-a distrus pe loc.

Am mai aflat că Valeriu Şirianu a fost prins pe malul Aiudului, grav rănit (de Ivasciuc) după o pierdere mare de sânge, leşinat şi îngheţat, că se afla şi el în anchetă şi că îşi asumase întreaga responsabilitate în ceea ce priveşte accidentul nenorocit de la uscătorie, încercând să-l disculpe pe Spulbatu.

Gheorghe Spulbatu a fost grav rănit de trei gloanţe ale securiştilor, dintre care unul îi străbătuse baza nasului. A reuşit să se suie într-un vagon de marfă, a leşinat din cauza pierderii de sânge, a demoralizării şi a frigului, s-a trezit, s-a dat jos la Copşa Mică, de frig s-a refugiat în podul unei şuri, unde stăpâna gospodăriei l-a găsit după trei zile, l-a declarat miliţiei locale, a fost dus la spital în stare de arest şi după o săptămână de la evadare era şi el la Securitatea de la Cluj. Ancheta a durat cam o lună, iar la sfârşitul lunii ianuarie, s-a montat un proces chiar în localul puşcăriei de la Aiud, cu participarea unui "public" format din vreo 200 de turnători şi deţinuţi colaboraţionişti. Sentinţa Tribunalului Militar Teritorial Oradea a fost "pedeapsa cu moartea pentru toţi trei". La sfârşit preşedintele a spus: "Dacă nu sunteţi mulţumiţi cu sentinţa aveţi dreptul legal la recurs". Noi, dezgustaţi, am declarat că suntem mulţumiţi cu sentinţa şi refuzăm dreptul la recurs.

Am fost apoi transferaţi la Penitenciarul Judeţean Cluj şi depuşi în camere ale condamnaţilor la

moarte. Valeriu Şirianu cu mine şi Ghiță Spulbatu alături, cu un oarecare Tăuțan, care avusese ghinionul la o beție să îi dea cu sifonul în cap secretarului local de partid.

Am aflat ulterior că refuzul nostru de a face recurs descumpănise tribunalul, care pentru executarea căilor legale a ordonat procurorului să facă el recurs. Recursul a fost judecat în lipsa noastră la Bucureşti, unde pentru Spulbatu şi Şirianu a fost respins, iar pentru mine admis.

Mi s-a casat deci sentința şi procesul meu a fost trimis spre rejudecare aceluiaşi Tribunal Militar Teritorial Oradea şi aceluiaşi complet (doar grefierul era schimbat). În aprilie 1953, un procuror a venit şi ne-a notificat sentința Curții Supreme. Atât Şirianu cât şi Spulbatu au refuzat să ceară grațierea şi o săptămână mai târziu au fost luați şi asasinați de Securitate în maşină.

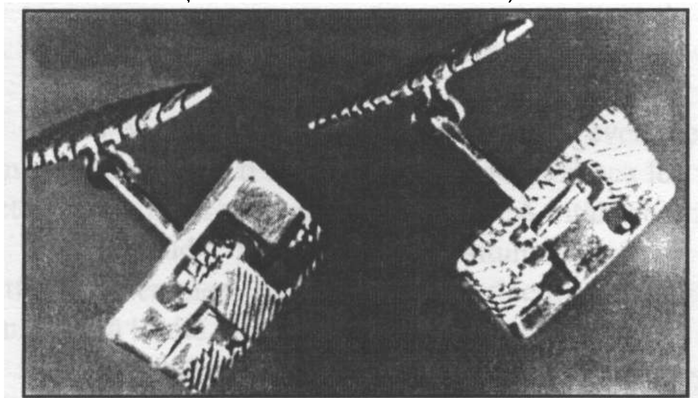
Cadavrele ciuruite de gloanțe ale acestor doi bravi au fost expuse trei zile într-o sală sordidă la Aiud, iar deținuții obligați să defileze pentru a-i vedea şi a înfiera fapta lor. Mare a fost furia gardienilor când au văzut că o bună parte din deținuții politici se descopereau cu respect şi pietate şi îşi făceau semnul crucii în dreptul acestor eroi.

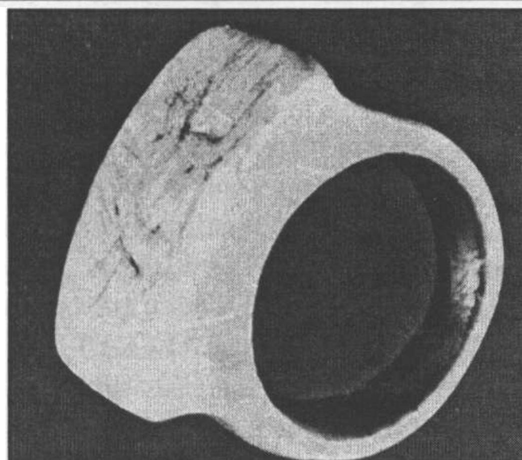
În ceea ce mă priveşte, rejudecarea mea s-a făcut la Cluj, în şedință secretă. Eu am intrat în sală sigur că nu mai pot fi condamnat la moarte şi deci aveam ocazia de a spune în public ceea ce aveam de spus. Am refuzat apărătorul din oficiu, cerând dreptul legal de a mă apăra singur, limitându-mi-se timpul pledoariei la 5 minute. Rechizitoriul a durat 80 de minute şi după el ai fi putut crede că sunt cea mai mare canalie din istoria omenirii. Când mi s-a dat cuvântul am început cu o afirmație: "Nu-mi pledez cauza căci ştiu perfect că nu aveți nimic de judecat; sentința vă este dată de la Bucureşti, eu o ştiu, şi aceasta este muncă silnică pe viață. Atrag deci atenția grefei că nu-mi înregistrează apărarea mea de azi ci acuzarea dumneavoastră de mâine". Timp de 10 minute am expus apoi toate crimele care se comit în tribunale şi puşcării şi am terminat spunând: "Câtă vreme cele expuse vor continua, numărul celor care, ca noi, vor prefera moartea justiției comuniştilor, va creşte până vă va depăşi".

Sentința a fost cea aşteptată. Am refuzat iarăşi să fac recurs, dar iarăşi a făcut recurs procurorul. După o săptămână mi s-a notificat că la Curtea Supremă din Bucureşti a fost judecat, din nou în lipsă, recursul procuraturii pentru "periculozitate", Curtea a casat din nou sentința şi rejudecând în fond m-a condamnat din nou la moarte, de data asta fară recurs. Am refuzat cererea de grațiere şi am fost luat într-o dimineață de la penitenciarul județean şi dus la Securitate, într-o celulă mortuară, înaltă de 60 cm, adâncă de 2 m şi lată de 70 cm. Aici am stat două zile, după care, noaptea, la ora 2:00, am fost suit într-un ZIS, cu un locotenent de securitate şi doi gradați, iar în urmă venea un Landrover cu alți soldați securişti. Am fost dus la Someşeni, unde sub un mal al Someşului se găsea o stație de pompare pentru grădinărie. Într-un şopron al acestei stații de pompare, păzit de patru soldați şi de un locotenent, am aşteptat dârdâind de frig, eram numai în cămaşă, era frig şi un curent teribil. Locotenentul era un tip destul de vorbăreț, care se purta foarte decent şi mi-a cerut scuze că trebuie să aşteptăm să se lumineze şi să vină doctorul. Abia pe la orele 4-5:00 am auzit sus pe mal zgomotul unei motociclete cu ataş, locotenentul a plecat sus şi eu am aşteptat. A durat vreo 15 minute până când locotenentul şi un maior securist au venit la mine, m-au privit zâmbind, apoi maiorul mi-a citit decretul de grațiere şi de comutare a pedepsei în M.S.V. Cu acelaşi ZIS am fost transportat la Aiud şi depus direct la Zarea, unde am stat încă trei ani în condiții indescriptibile.

Sunt singurul supraviețuitor al acestei tragedii care a costat patru vieți omeneşti şi singurul care poate restabili adevărul care adesea a fost deformat.

Obiecte confecționate de Tudor Greceanu în închisoare sus - butoni de manşetă din metal jos - inel de os (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)





DUPĂ ELIBERARE

Anii petrecuți la Institutul de Arhitectură

Într-o viață de om sunt foarte puține evenimente umane demne de a fi reținute pentru profunzimea lor. Ca octogenar, trăiesc şi acum sentimentul că întâlnirea mea în viață cu Tudor Greceanu a constituit într-adevăr un astfel de eveniment de cunoaştere, reflecții şi apropiere umană fără limită bine definită.

Un om subțire, fin, purtător a 17 fracturi în corp şi a 16 ani de temniță grea, în care timp a fost condamnat la moarte, scăpând printr-un miracol.

Acesta ar putea fi pe de altă parte şi certificatul de noblețe al lui Tudor Greceanu. Cred şi acum că livretul lui militar şi carnetul de zbor, cu luptele câştigate în aer, poate constitui pentru tineri un reper, demn chiar şi de muzeul istoriei veteranilor.

Scăpat de închisoare, caută un loc de existență cât mai independentă, greu de obținut pentru categoria TUDOR GRECEANU în anii 1969-1970. Îmi amintesc ca acum reflecția rectorului nostru de atunci, arhitect Ascanio Damian, reflecție pentru care l-am iubit: "Un Greceanu nu poate fi, cu trecutul lui, decât un om întreg; îl angajăm".

Aşa a început o colaborare de mai mulți ani, în care timp i-am acordat libertatea dorită şi de care îmi amintesc acum cu tristețe, fiindcă totul aparține trecutului. Din nimic, dar absolut din nimic, a imaginat şi a creat un laborator de structuri, unicul în istoria Institutului de Arhitectură, în care multe generații şi-au materializat căutările pe machete şi încercări. Neobosit, deschis, talentat şurubar, a imaginat şi a lărgit drumul creației arhitecturale la frontierele subtile ale arhitecturii cu ingineria structurală.

Din păcate acest laborator a dispărut odată cu Tudor Greceanu, demonstrând o dată în plus că nimic nu capătă permanență în timp fără o dăruire nelimitată a omului. Cei care l-au urmat nu au posedat această dăruire.

În consemnările veteranilor, publicate în ultimii ani, apar şi povestirile lui Tudor Greceanu, în care se citeşte toată splendoarea modestiei umane care l-a caracterizat. Mă închin în fața acestei personalități deosebite şi unice, cel puțin pentru modul meu de a judeca oamenii şi lucrurile.

Alexandru Cişmigiu
Profesor, veteran al Regimentului 3 Artilerie G - Galați

De vorbă cu comandorul Tudor Greceanu[1]

Am peste 6000 de ore de zbor la activ. Există un roman al lui Kessel intitulat "Mermoz". E vorba acolo de unul din marii aviatori ai lumii. Mermoz a murit traversând Atlanticul pe linia Paris-Dakar-Natal. În timpul acestei traversări a rămas în pană de motoare. Îl avea ca mecanic de bord pe un oarecare Charlier, care era şi radiotelegrafist, iar Charlier a transmis: "Ne-au lăsat ambele motoare, Mermoz continuă zborul". N-a mai ajuns niciodată. Mermoz a murit având 8200 de ore de zbor, nu în timp de război sau pe un avion de vânătoare, ci pe avioane de linie. Eu am zburat în vreme de război, pe avioane de vânătoare, până şi pe Mustang-ul american. Am avut 6000 de ore de zbor în doar cinci ani. N-a fost uşor.

*

Nu mi-am pierdut niciodată nici un coechipier, n-am pierdut niciodată vreun avion de sub protecție. Mi-am făcut meseria. Avionul nu m-a lăsat niciodată, atunci când l-am solicitat mi-a răspuns ca un prieten. Eram îndrăgostit de el şi mi se rupea inima ori de câte ori am fost nevoit să sar cu paraşuta şi să abandonez unul. Mi s-a întâmplat să cer în scris ca un avion să nu fie trimis în revizie pentru că merge perfect, deşi existau limite de ore după standardele aviației. Când, în 1945, se punea problema ca fabrica IAR să omologheze probele pentru Messerschmitt-ul 109G, am cerut să fac proba de ruptură pentru el, adică să-l încerc până la rupere şi mi-a părut teribil de rău pentru că avionul nu s-a rupt, dar s-a deformat în aşa hal încât n-a mai putut fi folosit. Nu-mi venea să mă despart de avion.

*

Unul din aforismele generalului Jienescu (mai târziu subsecretar la Aviație) era că "marele secret în aviație este să durezi". Din 6.000 de ore de zbor, din peste 20.000 de zboruri, niciodată două n-au fost identice, nici măcar un tur de pistă nu e acelaşi cu cel care îl urmează sau cu cel care l-a precedat. Există întotdeauna neprevăzutul. Avionul de vânătoare este un avion cu un singur loc. Nimeni nu te poate instrui. Când ai căpătat măiestria (sau chiar mai puțin, abilitatea) de a pilota un avion de vânătoare devii un om singur. Din momentul în care ai băgat motorul în plin nu te mai ajută nimeni altcineva decât avionul şi Dumnezeu.

*

Frica este un sentiment uman. Deşi se foloseşte sintagma "neînfricatul pilot", oamenilor le e frică. Totul e să nu dai curs fricii, să nu acționezi în stare de panică, dar frică ne-a fost tuturor şi celor mai viteji şi celor mai puțin viteji. Unii au dat curs fricii şi au fost excluşi, fie că au fost ucişi, fie că au căzut, fie că s-au retras. Într-un război de patru ani şi jumătate, pe ambele fronturi, în miile de ore de zbor pe toate aparatele care existau la vremea aceea, am reuşit să nu dau curs fricii.

*

Curajul se educă[2], asta este părerea mea... Un psiholog m-ar putea contrazice. Un gen special de curaj, curajul în fața necunoscutului, se educă. Există foarte mulți oameni care n-ar trece noaptea printr-un cimitir, alții care n-ar intra noaptea într-o biserică pustie... Senzația prezenței transcendentului în jurul tău te tulbură, te temi de metafizic. Față de necunoscut ne apropiem cu o timiditate care ne pune într-o situație de inferioritate şi care ne privează de mijloacele omeneşti de a reacționa în fața pericolului. De ce ne considerăm în pericol față de fenomenele parapsihologice? Pentru că nu le cunoaştem. De ce ne considerăm în pericol față de un inamic ce nu ştim de unde poate apărea? Pentru că nu suntem în stare să ne apărăm. De ce mulți au recurs la un fel de bigotism în închisori? Pentru că nu se mai puteau ajuta cu nimic, nu mai rămânea decât intervenția transcendentă. Până şi cei mai "habotnici" necredincioşi ajunseseră să spună "Ajută-mă Doamne". De ce Dumnezeu? De ce nu te ajuți

---

[1] Tudor Greceanu- "Comuniştii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine" în "Memoria", nr.23, martie 1998, p.I 10-111

[2] Vlad Zografi - "Supraviețuirea morală", interviu cu Tudor Greceanu, noiembrie 1994 în "22", anul VI nr. 2, 11-17 ianuarie 1995, p. 9.

singur? în spatele unei uşi de oţel de zece centimetri şi a zăbrelelor cât braţul de groase, bineînţeles că nu poţi face nimic şi nu-ţi mai rămâne decât speranţa unei intervenţii exterioare.

Tatăl meu făcuse războiul (primul război mondial) şi noi, cei trei fraţi, am fost crescuţi din copilărie astfel încât să nu ne fie frică de lucrurile pe care nu le cunoaştem... [şi totuşi]

În timpul războiului, traversând un cimitir noaptea, deşi eram înarmat, m-am pomenit în faţa unei frici ancestrale. Drumul cel mai scurt dintre oraş şi aerodromul unde ne găseam traversa un cimitir. Cum mergeam pe aleea principală, m-am pomenit cu o umbră albă care traversa aleile perpendiculare odată cu mine. Ştiam că există echipe foarte bine antrenate de ceea ce numeam noi "partizani". Am scos pistolul şi am continuat să merg. La un moment dat, m-am oprit înainte de traversarea uneia dintre aceste alei perpendiculare. Când am traversat, această umbră albă a ieşit în drum: era un câine, chiar câinele familiei la care fusesem cazat, care s-a luat după mine şi pe care l-am dus până la urmă la aerodrom.

De unde această expresie "om cu frica lui Dumnezeu"? Ori îl iubeşti pe Dumnezeu, ori ţi-e frică de el. "Frică" pentru că are putere mai mare decât tine şi te poate anihila. Ceea ce facem noi bine nu facem din pornire sau din sământă divină, ci de frică? E o "calitate", "om cu frica lui Dumnezeu" ?

Dacă e imposibil să nu-ţi fie frică de nimic (nu mă refer la cazurile patologice), poţi acţiona sub imperiul fricii sau poţi încerca să te controlezi. Curajul este deci educabil. Poţi dezerta pe front, dar îţi poţi şi spune că, indiferent ce s-ar întâmpla, preţul este cel mult viaţa. Trebuie să iubeşti viaţa mai puţin, sau să fii dispus să ţi-o dai, indiferent cât costă.

Şi mai e un lucru care de obicei nu prea e apreciat: spiritul de competiţie sportivă. Dacă eu mă bat cu un alt avion de vânătoare, poate să cadă el sau să cad eu, dar vreau să dovedesc că sunt mai bun. Intri într-un fel de competiţie sportivă şi atunci dispare frica. Există un lucru care ţine de psihologia noastră, a aviatorilor. În timpul bătăliilor cu americanii veneau opt sute de avioane de bombardament însoţite de alte cinci sute de avioane de vânătoare, de o calitate comparabilă cu cea a avioanelor noastre. Noi decolam cu zece avioane. Ce şanse aveam? Nici una. Decolam pentru că, aşa cum a spus Şerbănescu şi am făcut cu toţii, în România nu trebuia să se intre ca într-un sat fără câini, indiferent dacă pentru asta trebuia să cădem cu toţii. Era o chestiune de mândrie, de mândrie a uniformei, de jurământul depus în faţa Regelui şi comandanţilor superiori ai armatei, de demnitate personală şi de educaţie. De aceea n-am plecat din ţară după 23 august, cu toate că aveam cel mai rapid avion din lume şi puteam pleca oricând. N-am vrut să fug din faţa inamicului - nu din eroism sau din donquijotism... N-am fost considerat util aici, oare aş fi fost util în altă parte? Poate că da, nu ştiu... dar n-am vrut să plec.

Educarea curajului trebuie începută foarte devreme, altfel atavismul îşi spune cuvântul. Cu toţii avem în sânge frica. Am cunoscut un ofiţer, Penescu, dublat de un subofiţer coechipier, care s-au dus cu avioanele bune, sănătoase şi au aterizat în teritoriul rusesc. Când au venit înapoi, au venit, bineînţeles, cu Divizia "Tudor Vladimirescu". Nici vorbă să fie comunişti, dar le-a fost frică. Am cunoscut însă şi cazul unui alt căpitan, Ţucu Berceanu, instructor de zbor, pe care îl avusesem la şcoala de piloţi de vânătoare de la Ghimbav, un băiat de o inteligenţă sclipitoare, care s-a dus la comandantul grupului, când eram la Stalingrad, şi i-a spus: "Domnule comandor, nu mai pot zbura". "De ce mă Ţucule?". "Mi-e frică. Mi-e frică atunci când ridic roţile de pe pământ. Nu mă obligaţi să mă fac de râs. Poate că am nevoie de un concediu, poate că nu sunt bun de luptător, chiar dacă sunt bun de pilot. Există multe asemenea cazuri. Vă rog să luaţi măsurile pe care le credeţi de cuviinţă: daţi-mă în judecata Curţii Marţiale, trimiteţi-mă în ţară sau împuşcaţi-mă. Nu mai sunt în stare să decolez cu sânge rece". Şi a venit în ţară. După două luni, am aflat de moartea lui ca încercător de avioane, la Braşov. S-a ciocnit cu un alt avion la decolare. Îi fusese frică, dar a avut cinstea şi corectitudinea s-o spună. Alţii n-o spun, dar acţionează.

În închisoare, frica este o stare permanentă şi este frica cea mai abjectă. Este frica foamei, a mizeriei, a bătăii, a umilinţei, eşti descalificat uman.

Când am refuzat recursul şi graţierea eram convins că am să mor, că într-un fel oarecare mă vor lichida. Cui să-i cer recurs? Celui care m-a condamnat? Când m-au dus la stâlp, am crezut că mă vor executa. Şeful plutonului de execuţie, un locotenent major, m-a întrebat dacă am ceva de transmis familiei şi i-am răspuns că n-aveam absolut nimic de transmis, familia nici nu ştia că mai trăiesc.

Fiecăruia îi este frică de ceva. Unii sunt victimele propriului refuz al fricii, al propriului curaj, care este o veşnică luptă psihologică între ceea ce suntem şi ceea ce am putea deveni sub imboldul fricii. În luptele cu ruşii, unde am fost mereu în inferioritate numerică, doi contra douăzeci, acţionam mai puţin sub imboldul fricii, pentru că aveam superioritatea avionului, ceea ce nu s-a întâmplat cu americanii, când superioritatea numerică era de 1 la 30-40 şi nu mai aveam superioritatea aparatelor. Atunci recunosc că de multe ori trebuia să ne învingem frica. Odată am fost doborât:

La o altitudine de 11.000 de metri, un proiectil exploziv m-a lăsat fără instalația de oxigen. La o asemenea altitudine, fără oxigen şi fără presiune, de obicei te cureți. Am avut senzația că instrumentele de bord, busola, vizorul de tragere, cabina, atmosfera, totul devine roşu. Mi-am pierdut cunoştința. Nu ştiu ce s-a întâmplat. Presupun că am avut un moment de revenire când m-am apropiat de sol. Avionul a fost găsit pus pe burtă, or, a pune un Messerschmitt pe burtă nu e o treabă uşoară. M-au găsit nişte ciobani, care crezând că sunt american, au tăbărât cu topoarele pe mine. Din fericire, unul dintre ei era de la artileria antiaeriană de protecție a Ploieştiului şi văzând că avionul are tricolorul pe coadă, şi-au dat seama că sunt român. M-au suit pe o motocicletă cu ataş şi m-au dus la Spitalul Militar din Bucureşti. Am stat trei zile cu plămânul plin de sânge. Am plecat din spital cu complicitatea unei surori, am stat un timp într-o casă de odihnă la Marina Ştirbei şi am plecat şi de acolo pentru că aflasem că în fiecare zi se curățau trei-patru de-ai noştri şi, în acest ritm, ne-ar fi curățat pe toți. Ştiam că era nevoie de mine. La început Şerbănescu mi-a interzis să zbor şi, insistând, am obținut autorizația să zbor, dar să nu vin la program. Se primeau aviatori lipsiți de experiență, cu doar patru ore de zbor pe Messerschmitt.

*

Aşteptând alarma, piloții stăteau în camerele lor, pe afară, jucau cărți, şah, table, citeau. Când se apropia ora obişnuită a alarmei, în jurul orei 11:00, vedeai cum fiecare începe să-şi părăsească ocupația. Cel care juca şah dădea piesele la o parte, cel care juca table arunca zarurile, cei care citeau închideau cartea. Toți deveneau nervoşi. Era momentul de panică. Când se dădea pre-alarma, atunci când ni se semnala decolarea avioanelor de la Foggia, începeam să ne îndreptăm spre avioane. Mă uitam în jurul meu: Panaite, Lungulescu, Chirvăsuță, Mucenica, Mălăcescu... Care dintre ei nu va mai veni? Nici nu mă gândeam la Şerbănescu. Ne legam în avioane pe îndelete, mecanicii ne tratau ca pe nişte bolnavi, de aceea dacă vedeau că scoți din buzunar o țigară, zece mâini îți ofereau foc, dacă cereai apă, zburau douăzeci de inşi să-ți aducă. Ne considerau condamnați. Aveam un mecanic, Dogaru, care îmi spunea: "Domnule căpitan, să veniți !".

Unii erau superstițioşi, nu se lăsau fotografiați pentru a nu apărea în revista "Aripi româneşti": "Ultima fotografie a lui Mălăcescu la plecare!"...Când se trăgea racheta roşie cu trei stele, care indica decolarea, dispărea frica. Începeam să lucrăm ca nişte automate foarte bine reglate.

De fiecare dată când aterizam, întrebam cine n-a venit încă. Stăteam cu ochii pe ceas. Îmi ziceam că îşi depăşise limita de benzină. Aşa au căzut Şerbănescu, Panaite şi alții...

*

Când mi-am făcut dosarul de veteran de război, mi s-a spus că nu se ia în considerare timpul în care n-am fost efectiv pe front. Dar noi am pierdut cei mai mulți şi cei mai buni piloți în apărarea patriei şi nu în Rusia.

La Aiud am avut deziluzia de a vedea cum mari generali, ofițeri, profesori, şefi de organizații, în momentul în care îşi rupeau chietudinea de toate zilele a porției de arpacaş, ezitau. Din nenorocire, instinctul de conservare este de multe ori mult mai puternic decât cultura, educația şi alte virtuți. Dispozițiile temperamentale sunt cu totul altceva decât caracterul. Caracterul se educă, cu dispozițiile temperamentale te naşti. Oameni învățați se pot forma într-un număr de ani, începând din şcoală, trecând prin liceu, facultate, doctorate... Dintr-un cioban poți face un om cult. Este, de exemplu, cazul lui Grigore T. Popa sau al lui Fichte. În schimb oameni buni nu se pot fabrica, aici e vorba de o dispoziție temperamentală cu care te naşti. Nu poți fi rău şi să devii bun, e o dispoziție temperamentală pe care n-o poți educa. De aceea, oamenii buni sunt mult mai rari decât oamenii culți. Sunt neprețuiți.

Noiembrie 1994

*

Cea mai importantă deosebire[1] dintre patologia individuală şi cea a popoarelor este că pentru indivizi sfârşitul stării de boală este sau însănătoşirea sau moartea. La noroade aceste alternative nu există, iar poporul care nu reuşeşte să se însănătoşească, nici cu ajutorul (interesat, e drept) al popoarelor sănătoase devine un purtător de germeni care îi îmbolnăveşte fără scrupule pe cei sănătoşi şi perpetuează, uneori pentru sute sau chiar mii de ani, virusul care i-a mâncat existența, i-a distrus progresul, dăinuirea, libertatea, creativitatea, istoria şi viitorul. Totalitarismul este una din aceste boli. O

[1] Liana Petrescu- Interviu cu Tudor Greceanu, excerpt din manuscrisul inedit "Patologiile istoriei şi convalescențele omenirii", 23 iulie 1993, în "Cotidianul" Internațional, supliment de politică externă, anul V, nr. 2, 30 iunie 1995.

caracteristică a ei este tendinţa de autovictimizare, arătând cât de nedreptăţită este ea de cei sănătoşi, cât rău îi fac aceştia, şi prezentând boala ca pe un viitor fericit al omenirii. Pentru ea nu există morală afară de cea a interesului propriu puterii. În afara acestuia, minciuna este lege supremă, iar spionajul şi furtul - virtuţi.

În perioadele de boală acută popoarele suferă, reacţionează după puterea pe care le-o conferă propria structură psihic-morală şi propria tradiţie istorică, apoi se lasă cuprinse de boală, se deformează, renunţă, se supun, acceptă boala ca normalitate şi asistă indiferente la propria lor distrugere, corodare şi denaturare, proclamând sus şi tare fericirea lor şi superioritatea bolii asupra sănătăţii. După câteva decenii, uneori multe, urmează cronicizarea bolii, stări acute şi crize succesive, în care popoarele se imbecilizează, anormalul devine normă, reacţiile sunt anulate prin inutilitatea lor, iar societatea bolnavă acceptă delaţiunea, trădarea, furtul, ura, minciuna, falsul şi crima drept morală superioară de stat, iar adevărul, cinstea, bunăstarea şi corectitudinea drept prejudecăţi dăunătoare menite să ducă omenirea la pieire.

Când mizeria generalizată, foametea, dezastrul economic, izolarea şi decimarea duc la prăbuşirea zgomotoasă a puterii, societatea bolnavă intră într-o convalescenţă de mai multe decenii, dacă nu de secole. În această lungă perioadă popoarele pot dispărea ca istorie, ţări, rol social şi cultural. Boala însă, nu !

"...Dacă normele moralei creştine[1] spun în mod lapidar şi nesatisfăcător că omul trebuie să facă bine, aceasta nu este întotdeauna posibil, căci... ce este bine? şi ce nu este?... Adesea este foarte greu sau chiar imposibil de distins cu anticipaţie căci finalităţile scapă unui examen sumar. A face bine este un lucru extrem de subiectiv. Ce ţi se pare ţie bine sau rău într-o anumită împrejurare poate fi rău sau respectiv bine dintr-un alt punct de vedere sau văzut de altă persoană. Putem foarte uşor lua drept bine ceea ce la un examen mai aprofundat apare ca rău sau foarte rău şi viceversa. Asta nu neapărat dintr-o lipsă de maturitate a gândirii, ci din cauza unei dualităţi a noţiunii în funcţie de unghiul din care este privită.

Viaţa sau experienţa ne învaţă că nu trebuie să ne mulţumim cu aspectul superficial, exterior al lucrurilor, cum ar fi a aprecia un magazin după vitrină sau o femeie după rochie şi după fard. Numai încercând să aprofundăm lucrurile (nu toată lumea îşi dă această osteneală) reuşim, câteodată, să găsim adevărata valoare a lucrurilor şi să putem discerne, obiectiv, ce este într-adevăr bine şi ce este rău. În închisoare, având destul timp la dispoziţie, încercam întotdeauna, după prima estimare şi etichetare, să pătrund mai adânc în miezul lucrurilor şi în felul acesta am ajuns câteodată la rezultate surprinzătoare.

La fel şi noţiunea de "om bun" şi "om rău" îşi păstrează aceeaşi subiectivitate în funcţie de persoana care face această apreciere sau care pune această etichetă sau " în funcţie de uşurinţa cu care este pusă această etichetă."

---

[1] Fragment dintr-o scrisoare adresată prin anii 1987-88? unui fost coleg de liceu (Liceul Internat - Iaşi).

EVOCĂRI

Istoria aripilor româneşti[1] , în cel de-al doilea război mondial s-a scris la Prut, la Dalnic şi Tătarca, pe câmpiile îngheţate de la Stalingrad, la cotul Donului, la Taganrog, Mariupol, la Stalino şi în pustietăţile Nicolaevului şi apoi spre vest, contra unei alte dictaturi în Ardealul românesc, pe câmpiile Tisei, în munţii Tatra, în Slovacia şi până la căderea ultimului stindard al dictaturii.

Şi unde sunt cei ce au scris această istorie cu sângele lor? Unde sunt Vătămanu, Lungulescu, Popişteanu, Vasiliu, Vincă, Manoliu, Condruţ, Igescu, Şerbănescu, Panait şi alţii, atâţia alţii, toţi cei care au pornit în acea memorabilă zi de 21 iunie 1941, a căror aripi s-au frânt într-o luptă inegală pentru o libertate ce n-au obţinut-o şi o glorie pe care epigonii arivişti au transformat-o în uitare şi nepăsare.

Vai de neamul care-şi va uita eroii, a spus Socrate. Noi, cei din ce în ce mai puţini, cu care plan la plan am fost în lumina orbitoare a cerului albastru, dar şi braţ la braţ cu moartea în lupte, noi nu-i vom uita niciodată ; noi ne-am făcut un titlu de mândrie de a fi alături de ei, de a fi ca ei. Ca un Popişteanu, ca un Şerbănescu şi ca mulţi alţii. Şi respectul nostru pentru jertfa lor va continua să ardă ca o flacără până când, rând pe rând ne vom stinge şi noi.

Trăim încă o epocă a imposturii, a renegărilor şi falsificărilor de tot felul, dar memoria neamurilor nu poate fi niciodată stinsă. Şi va veni vremea să se scrie istoria acelui episod glorios din istoria aviaţiei române, când în cel de-al doilea război mondial această mână minusculă de luptători s-a bătut cu cele mai mari aviaţii din lume. Dacă noi, cei ce mai suntem încă aici, dacă dumneavoastră cei mulţi pentru care ei cei puţini şi-au jertfit viaţa, nu vom şti să cinstim memoria unui Popiş- teanu, unui Şerbănescu şi a atâtor alţii, nu vom avea niciodată dreptul să ridicăm fruntea în rândul popoarelor lumii şi dacă nu vom avea acest drept, nu vom avea nici dreptul de a ne scrie istoria şi neavând istorie, nu vom avea nici viitor.

***

În 1930[2], la Bucureşti-Pipera s-a înfiinţat sub comanda generalului Gheorghe Jienescu "Flotila de luptă" care mai târziu a devenit "Flotila I Vânătoare Bucureşti-Pipera".

În septembrie 1940 când am ajuns eu la flotilă, Jienescu nu mai era la comanda Flotilei, fusese chemat de Mareşalul Antonescu pentru subsecretariatul de stat la Ministerul Apărării Naţionale, al cărui ministru era pe atunci generalul N. Pantazi.

Cu toată funcţia ministerială, Jienescu nu s-a putut niciodată despărţi de Flotila lui. El găsea mereu un motiv de a veni la Flotilă - fără nici un ceremonial - fie pentru a zbura pe noile şi modernele avioane care începuseră a sosi, fie pentru a aduna în jurul său pe vechii şi bunii piloţi de soarta cărora se considera indisolubil legat, fie pentru a detecta şi susţine pe noii piloţi de vânătoare care se dovedeau a avea vocaţie pentru viitor. Şi din flotila I Jienescu rămăsese mai ales legat de Grupul 7 ai cărui piloţi erau, cel puţin în parte, creaţia lui şi a căror evoluţie îi plăcea să o urmărească. Multe din aceste vizite la Flotilă mi-au rămas întipărite şi într-un fel îl caracterizau pe omul şi pilotul Gheorghe Jienescu.

Odată, prin Martie 1941, când eram doar de câteva zile Grupul 7 sub comanda comandorului Al. Popişteanu ne-am pomenit la Flotilă pe la ora 8 dimineaţa cu generalul Jienescu, care merge la Leul Romanescu, comandantul Flotilei şi de la el direct la Popişteanu, să-i spună că vrea să zboare pe un ME-l09 E cu care fusese dotat de curând Grupul 7 Vânătoare. La aceasta Popişteanu spune:

"Domnule General, sunteţi Ministru, sunteţi General şi eu sunt un locotenent comandor. Daţi ordin şi vă scot un avion. Dar nu-i de dumneavoastră. Jienescu: "Nuu, că nu există, că am zburat pe IAR 80, că am zburat pe Heinkel, că am zburat pe Hurricane". "Foarte bine, domnule General. Scoateţi un avion pentru domnul General". S-a scos un avion din escadrila 57, zece mecanici pe el grămadă, să fie curat, frumos, că - zboară dom' General - dom' Ministru. Jienescu a chemat pe adj. şef Ion Milu şi i-a cerut să-i facă cunoştinţă cu aparatura de bord şi cu caracteristicile acestui avion foarte pretenţios. Apoi Jienescu s-a legat în avion, Milu i-a închis carlinga şi Jienescu a pornit.

Noi toţi urmăream cu admiraţie şi curiozitate această nouă dovadă a excepţionalelor calităţi de zburător ale Generalului Jienescu. Dar, ajuns la teu, Jienescu n-a putut să-l pună pe direcţia vântului,

---

[1] Pagină scrisă de comandorul Tudor Greceanu câteva luni înainte de moartea sa, cu sentimentul de amărăciune că nu regimul potrivnic, care nu avea nimic de a face cu patria, ci însăşi ţara pentru care au dat ce era mai bun în ei, pentru care au luptat şi au murit aceşti adevăraţi eroi, lasă acum voit să se aşterne peste ei uitarea şi indiferenţa (notă Martha Greceanu).

[2] Fragment din cuvantarea tinuta de comandorul Tudor Greceanu la inmormantarea generalului Jienescu (nota Martha Greceanu)

s-a oprit, a deschis cabina şi l-a chemat pe Milu. Ne-am repezit cu toții şi am auzit cea mai minunată calitate şi probitate de zburător: "Fraților, luați-l, e al vostru, nu mai sunt de el." A mai zburat desigur foarte mult, dar pe avioane mai "cuminți".

În război Jienescu s-a achitat foarte onorabil de obligațiile poziției sale, cu o seriozitate şi competență incontestabile şi mai ales cu modestie. Mai târziu, după război, întâmplarea a făcut să ajung să-l cunosc mult mai bine pe Generalul Jienescu. În timpul războiului avusesem privilegiul de a fi apreciat de el. Când au venit comuniştii el a fost arestat cu toți miniştrii antonescieni. După evadarea mea de la Aiud, am fost băgat la Zarea de la Aiud şi acolo era şi el. Am stat destul de mult timp cu el. Respectul reciproc pe care ni-l purtam ne-a apropiat şi am avut lungi discuții în Morse. Aşa am ajuns să cunosc şi alte laturi ale personalității sale mai puțin cunoscute. Era un om al exactității şi al adevărului istoric. El mi-a făcut cea mai riguroasă prezentare a evenimentelor dinaintea, din timpul şi de după 23 august. În plus am putut observa la el anumite trăsături sufleteşti şi omeneşti care mi-au explicat atunci de ce în toată campania de est noi, piloții Grupului 7, am avut inconştient senzația că cineva acolo acasă nu ne uită, chiar în perioadele cele mai grele, când credeam că nu vom mai vedea cerul patriei. Am stat împreună la Zarea până când el a fost dus la Râmnicu-Sărat şi eu la Gherla.

În 1964 generalul Gheorghe Jienescu a ieşit şi el din închisoare dar a murit la scurt timp.

Generalul Jienescu a fost una din figurile proeminente ale aviației româneşti.

***

Cad ultimele stele de pe cerul patriei

1940[1]:.... La şcoala de perfecționare Buzău se prezentau o serie de piloți, o mică parte ofițeri de carieră de pe la toate flotilele din țară, dar cea mai mare parte (în acel an) piloți civili cu recunoscute calități profesionale, propuşi pentru a deveni piloți de vânătoare, atunci când în Europa începuse să bântuie fantoma războiului declanşat de Hitler, iar România nu avea nici o şansă de a nu fi angrenată, mai ales că teritoriul țării fusese sfârtecat de interesele marilor puteri, ce aveau să se confrunte până la exterminare.

Printre aceşti piloți civili se aflau: Nicolae Polizu Micşuneşti, Lungulescu, Ilie Vătămanu, Vintilă Brătianu, Tiberiu Vinca, Traian Dârjan, Istrăteanu, Carol Podgurski, Ştefan Grecieanu, Radu Reineck, Grigore Brezeanu, Andrei Marulis, Nicolae Logoteti Sculi şi mulți alți semizei ai aripilor româneşti de mai târziu.

Azi suntem aici o mână din cei de ieri, veniți să cinstim memoria unuia din cei mai buni, mai cinstiți dintre noi, Vintilă Brătianu (Vintilică).

Fiul marelui patriot Vintilă Brătianu şi al lui Lia Brătianu, Vintilică, a fost în război pilot de vânătoare şi nu pilot de duzină, ci unul din cei mai buni pe care i-a avut țara.

Am făcut războiul alături de el, împreună am tăcut în fața minunii de frumusețe de deasupra norilor, cu respectul şi umilința intruşilor în taine ce n-au fost destinate decât păsărilor. Amândoi adesea am tresărit la apariția roiurilor dezordonate ale inamicului şi plan la plan ne-am angajat în lupte inegale, din care numai calitatea avionului şi luciditatea ne-a mai adus să simțim iarba aerodromului sub roți la aterizare.

Apoi au început să cadă stelele. Primul a fost Vătămanu, apoi Lungulescu, apoi iubitul nostru comandant Popişteanu şi în continuare Vincă, Dârjan şi alt iubit comandant - Şerbănescu, apoi Manoliu, Vasiliu şi mulți alții a căror memorie este cu perseverență ştearsă sau voit uitată şi aici vreau să mă adresez celor de mâine, celor care acum ridicați fruntea spre soare: *Plecați-vă capul cu respect şi iubire* în fața faptelor şi memoriei acestor *giganți* la ale căror virtuți, fapte şi sacrificii viitorimea să nu privească decât cu evlavie şi sfială.

Vintilică Brătianu a fost cel mai generos, mai cald şi mai apropriat prieten şi camarad pe care şi-l poate dori orice om în viață. Plin de o modestie adevărată şi nu de paradă, perfect disciplinat, patriot până la jertfa supremă, eu am avut ocazia să constat cum în situații limită, fără ezitare, şi-a sacrificat *interese majore*, pentru a putea să-şi facă datoria pe care şi-o asumase față de țară, de aviația de vânătoare Română şi de camarazii de arme şi de cer, cu care îşi împletise viața până la interdependență.

Adio scump prieten şi camarad de luptă. În curând vom suna adunarea şi vom alinia completă

[1] Fiind prea bolnav pentru a-şi lua singur rămas bun de la camaradul şi prietenul său Vintilică Brătianu, a rugat un prieten să citească paginile sale (nota Martha Greceanu)

Escadrila 56 din Grupul 7 Vânătoare - Flotila I - Bucureşti-Pipera.

Căpitan Comandor în retr.
Tudor Greceanu (Dido).

***

Dacă există un simbol al vieţii, al abnegaţiei, al dăruirii de sine şi al iubirii de ţară, acesta este sigur pentru aviaţia de vânătoare neuitatul nostru camarad şi comandant Alexandru Şerbănescu (Sandu).

Nu voi aprofunda aici nici biografia lui, nici faptele lui de arme - le-au relatat alţii pe larg înaintea mea Vreau numai să spun că noi, cei care l-am cunoscut şi am zburat cu el, l-am iubit şi l-am stimat. Acest om venit la noi din altă armă (Vânători de munte), datorită calităţilor sale excepţionale s-a putut integra în tagma aviatorilor cu mare uşurinţă şi pe front în momente de mare cumpănă a ştiut să preia comanda grupului, rămânând alături de camarazii lui ca un frate mai mare, ca cel care avea toată răspunderea grupului şi cel ce trebuia să ia hotărârile vitale.

Noi cei care am rămas suntem prea puţini şi fără glas ca să vă spunem excepţionala poveste a celui ce a fost Alexandru Şerbănescu.

***

Adjutantul Tiberiu Vinca[1] a fost unul din cei mai buni piloţi pe care i-a avut aviaţia română în cel de-al doilea Război Mondial. Acest ardelean mărunt din Binţinţi, satul lui Aurel Vlaicu, a fost unul din eroii de la Stalingrad, a fost printre cei care au avut cele mai multe victorii aeriene (avioane doborâte şi omologate). Era singurul din aviaţia de vânătoare în stare să atace "cu raza de soare", profitând de acea fracţiune de secundă a orbirii inamicului. Dar curajului lui nebunesc i-a plătit tribut viaţa; a fost doborât în 1941 la Odessa de un bombardier. Dorind să-i salute pe "Fritz-i", Vinca s-a apropiat nepermis de mult de ultimul bombardier german şi un mitralior fricos a deschis focul...

***

În anul 1993[2] inginerul Eugen Popişteanu - vărul comandorului aviator Alexandru Popişteanu, lua legătură cu 6 piloţi încă în viaţă din celebrul Grup 7 Vânătoare (Vintilă Brătianu, Ion Dicezare, Tudor Greceanu, Nicolae Burileanu, Ion Simionescu, Ion Popescu - Oiţă), pentru a-i ruga să evoce din amintirile lor câte ceva despre personalitatea şi activitatea vărului său, comandantul Grupului 7 Vânătoare, aşa cum l-au cunoscut ei, de când au intrat în grup şi până în ultima zi a vieţii sale când, într-una din crâncenele încăierări aeriene în cerul Odessei, pilotul Alexandru Popişteanu a căzut în luptă eroică, la 21 august 1941. Spun pilotul, căci în acea zi fatală nu a căzut comandorul, nu a căzut comandantul grupului, ci a murit pilotul luptând cot la cot cu camarazii săi, piloţii Grupului 7.

Evocările lor înregistrate pe bandă audio mi-au fost încredinţate de Dl. Eugen Popişteanu în vara anului 2002, cu sugestia de a le introduce eventual în ediţia a doua a cărţii fratelui meu, "Drumul celor puţini". Şi iată cum în capitolul "Evocări" dedicat cinstirii şi comemorării camarazilor şi comandanţilor căzuţi pe front, mărturiile acestor câtiva piloţi din Grupul 7 Vânătoare fac să reînvie din câteva trăsături figura şi personalitatea complexă a comandantului lor, nu întotdeauna înţeleasă, dar întotdeauna iubită şi respectată de subalternii săi[3].

---

[1] Cătălin Bădulescu interviu cu Tudor Greceanu în “Tinerama”, 5-11 noiembrie 1993

[2]Text Martha Greceanu.

[3] Am ales dintre piloţii solicitaţi să evoce amintirea comandorului Alexandru Popişteanu numai pe acei ale căror evocări erau strict legate de personalitatea comandantului lor şi numai pasajele care au contribuit la întregirea figurii şi personalităţii comandorului aviator Alexandru Popişteanu.
Un set de benzi audio conţinând înregistrările originale a amintirilor celor şase piloţi menţionaţi mai sus se află în păstrarea Muzeului Naţional de Istorie a României (notă Martha Greceanu).

***

La 1 septembrie 1940, când am ajuns la Flotila 1 Vânătoare Bucureşti - Pipera, începe Tudor Greceanu amintirile sale, flotila era comandată de comandorul Fă- tulescu şi comandanţii de grupuri erau Gheorghe Mi- clescu la Grupul 5, Georgescu la Grupul 2 şi Alexandru Popişteanu la Grupul 7. Nu prea ştiam multe lucruri din evoluţia lui Alexandru Popişteanu până în momentul când l-am cunoscut eu (1 septembrie 1940).

Ştiam din auzite că a făcut diferite cursuri, perfecţionări şi specializări în Franţa, Anglia şi Italia, obţinând brevete de pilot de vânătoare în toate aceste ţări, că a participat la mai multe raiduri şi concursuri, atât în ţară cât şi în străinătate, şi că în 1938 a câştigat împreună cu Florică Lăzărescu Cupa "Carol" pe Potez 25 (Regularitate, viteză şi parcurs în turul României pe itinerar fixat în circuit închis)[1].

Când am venit eu la Flotila 1 Vânătoare, comandorul aviator Alexandru Popişteanu era de curând numit comandant al nou înfiinţatului Grup 7 Vânătoare dotat cu Messer- schmitt 109 E care veneau din Germania în urma comenzii făcută de Regele Carol al II-lea. Aparatele ne veneau cu trenul, demontate, şi se asamblau la A.S.A.M. Pipera.

Se completaseră deja pentru Grupul 7 Vânătoare 2 escadrile 57 şi 58 cu personal navigant şi cu avioane, urmând să mai sosească avioane pentru a treia escadrilă 56, iar piloţii flotilei făceau trecerea pe acest tip de avion, care cam speriase pe mulţi din cauza intoleranţei lui la orice greşeală, stângăcie sau nesiguranţă de pilotaj.

Venit proaspăt în Flotilă eram în curs de antrenament pe Heinkel 112 la Grupul 2 al lui Miclescu, escadrila lui Marin Ghica, şi consideram Me 109 E ca fiind ultima creaţie a tehnicii aviaţiei. Auzisem multe despre el în ceea ce priveşte performanţele sale de război dar ştiam că avea o sumă de particularităţi îndeosebi la decolare, care făceau să fie de temut. Foarte multe Me 109 au fost accidentate la decolare.

La 1 martie 1941 au venit la Pipera avioanele pentru a treia escadrilă, 56, a grupului şi pe panoul de afişaj al Fotilei a apărut lista piloţilor ce urmau să încadreze această escadrilă şi spre marea mea surprindere eram şi eu. Destul de speriat, căci mă consideram prea puţin antrenat pentru Me 109 - m-am pomenit prezentându-mă la Grupul 7 Vânătoare, bineînţeles, la comandorul Popişteanu. M-am dus acolo însoţit de o sumă de piloţi de la Grupul 5, printre care Vintilă Brătianu, Radu Reineck, Mălăcescu, Mucenica, Panait, Iolu şi alţii. Şi era şi Lungulescu cu noi, care era subofiţer de rezervă. Adunaţi în faţa birourilor escadrilei 56, îl aşteptam pe Popişteanu (nu încăpeam toţi în biroul lui). Am fost lăsaţi să aşteptăm puţin - ca să ne roadem frâul - după care a apărut comandorul Alexandru Popişteanu. Destul de mic de statură, îndesat şi cu o eternă cravaşă în mână.

Ne-am prezentat pe rând, milităreşte, iar Popişteanu a dat mâna cu fiecare, după care a luat-o de la început[2].

– Cum zici că te cheamă?
– Am onoarea să mă prezint, adjutant Lungulescu Gheorghe.
– Lungulescu? Lungulescu? N-am auzit niciodată aşa ceva. Ce-i aia Lungulescu? Şi dumneata vrei să fii pilot pe Messerschmitt? Lungulescu şi Messerschmitt? Păi nu vezi că nu se potriveşte, mă? Pe vremea mea în aviaţie erau Oculeanu, era Romeo Popescu, era Popişteanu. Da' Lungulescu? Lungulescu pilot de vânătoare? Treaba dumitale, treaba lui Romanescu, în definitiv. (Romanescu ajunsese comandant de flotilă după plecarea lui Fătu- lescu). Bine dom'le, foarte bine. Dumneata - cum te cheamă?
– Domnule comandor, am onoarea să mă prezint, sunt sublocotenent Vintilă Brătianu.
– Brătianu? - e, da, aşa mai merge. Pe dumneata cum te cheamă?
– ...Mălăcescu.
– Mălăcescu? Ce-i aia Mălăcescu? Şi dumneata vrei să zbori pe Messerschmitt? Dumneata?
– ...Greceanu.
– Hm, mai merge. Dumneata?
– .. .Panait.

---

[1] Şef de promoţie al Şcoalei de Război din Bucureşti, este trimis pentru specializare la Şcoala de Război din Paris împreună cu comandorul Nicolae Grigor, tatăl renumitului pianist Dan Grigore (notă ing. Eugen Popişteanu)

[2] Episodul a mai fost relatat pe larg în capitolul "înainte de război", dar Tudor Greceanu îl repetă şi în această evocare fiindcă aşa au făcut cunoştinţă cu comandantul lor piloţii din Grupul 7 Vânătoare şi fiindcă îl caracteriza bine pe Popişteanu, care vroia să-i ambiţioneze de la început şi să le schimbe gândurile de la tracul inerent primului zbor pe Me 109 E.

– Panait. Panait? Păi spuneți şi dumneavoastră domnilor, ce putem face cu Panait pe Messerschmitt? Şi zice: Bine. Şi acum, ce, vreți să zburați ?

– Păi - hotărârea dumneavoastră domnule comandant.

– Baaaciuuuu! Să vină maestrul Baciu. Eu voi sta în birou. Nu-mi plac sinucigaşii. Baciule, scoate trei avioane şi încălzeşte motoarele, hotărâți domnilor, dintre dumneavoastră primii trei. Eu peste zece minute ies din birou şi vreau să văd trei sonde ca la Moreni arzând în mijlocul aerodromului. Duceți-vă domnilor. Vreți să vă sinucideți - treaba dumneavoastră.

Ăsta era comandorul Alexandru Popişteanu. Aşa am făcut cunoştință cu el.

În evoluția ulterioară a relațiilor noastre cu comandantul grupului, după impresia destul de neplăcută a primului contact, mi-am dat seama destul de repede că acest comandant de unitate, care se prezenta sub forme atât de bizare la început făcându-i impresia că are un fel de megalomanie profesională care l-ar scoate în afara relațiilor omeneşti, era un om excepțional; şi în scurt timp ne-am împrietenit căci pentru comandantul Popişteanu subalternii erau sau prieteni (cei mai mulți) sau incapabili de Me 109 şi atunci scăpa de ei în cel mai scurt timp. Era diferit de ceilalți comandanți de grupuri, foarte puțin milităros, îmbrăcat oarecum excentric cu o uniformă puțin britanică, şliț la spate, şapcă turtită... ceea ce la noi nu se purta. Era fără discuție un om cu totul deosebit. Cu el se vorbea altă limbă decât cea obişnuită militarilor. La el motivația actelor era adesea de neînțeles pentru rutinieri sau pentru cei care nu înțelegeau că zborul nu e o profesie ci o vocație şi că a fi bun în aviația de vânătoare înseamnă puțin a fi neobişnuit.

Iată de ce, manifestând un tenace ataşament tuturor piloților Grupului 7, Popişteanu a reuşit în timp record să constituie o unitate omogenă, bine antrenată, disciplinată, demnă, gata de luptă (pe cât putea fi vânătoarea română la acea dată).

Mai târziu am realizat că până şi primirea noastră în grup, aşa de neobişnuită, era bine calculată. El ştia că această mână de tineri total neştiutori de ce se pregătea, el va trebui să-i conducă în luptă şi şansa lor de supraviețuire era numai o stăpânire perfectă a acestui Me 109 E mult temut. De altfel, căpitanul Gheorghian, comandantul meu de escadrilă, un tip foarte bine, fiul unui profesor-doctor din Cernăuți, a fost dintre primii, care mi-au atras atenția: "Vezi, să nu te laşi impresionat de ce auzi despre Popişteanu. Ai să vezi că, deşi ai colegi şi ai subalterni şi ai superiori, ai un singur prieten în grup şi acela e Popişteanu". Şi aici vreau să vă dau un exemplu în maniera Popişteanu. La un moment dat Vătămanu, pentru motive de ordine de bătaie, de mobilizare, a primit o dispoziție din partea flotilei să fie mutat la Grupul 2 Vânătoare. Noi apucasem deja să facem câteva tururi cu Messerschmitt-ul şi el era din aceeaşi serie cu mine, venit cu câteva zile înainte. Şi ordinul de trimitere a lui Vătămanu la Grupul 2 Vânătoare, la Georgescu - Stuf, a venit bineînțeles prin comanda grupului. Şi Popişteanu, care era în birou, a primit ordinul flotilei, care era "Binevoiți a lua măsuri pentru ca adjutantul stagiar Vătămanu să fie mutat la Grupul 2 Vânătoare". Popişteanu a luat hârtia asta în mână, a ieşit în gura hangarului şi a strigat: "Doboşan !" - Doboşan era motociclistul, un sergent mo- tociclist, care era prepus special ca să îl ducă pe Popişteanu prin aerodrom. Popişteanu nu se mişca cu maşina. El mergea numai cu motocicletă cu ataş. În ziua aceea Doboşan l-a dus la flotilă. Acolo s-a dus la Romanescu. Romanescu l-a primit şi Popişteanu zice:

– Am primit ordin din partea dumneavoastră să îl mut pe Vătămanu la Grupul 2.

Romanescu răspunde:

– Păi, să vezi, Popiştene, că e ordin de la Minister.

– E de la Minister? Cine? Jienescu? Imediat să se pregătească maşina, merg la Minister.

Mai târziu, de la Jienescu, am aflat ce s-a întâmplat în această întrevedere între el şi Popişteanu. Popişteanu a intrat val-vârtej în cabinetul lui Jienescu şi a spus:

– Domnule Ministru, dumneavoastră ați dat ordin să fie mutați nu ştiu câți adjutanți între care şi Vătămanu de la Grupul 7 la Grupul 2?

– Da, mă, că trebuie încadrat...

– Şi cine zboară Messerschmitt-ul, domnule Ministru, dumneavoastră? Veniți şi zburați Messerschmitt-ul în locul lui Vătămanu. Domnule Ministru, de la Grupul 7 vă rog nu luați pe nimeni. Dumneavoastră sunteți ministru dar eu răspund de forța de luptă a grupului, aşa încât vă rog foarte mult domnule Ministru, să nu mai luați pe nimeni de la Grupul 7. Mutați de unde vreți dumneavoastră, dar de la Grupul 7 nu dau nici un om.

Ăsta era Popişteanu ! Jienescu în gândul lui: "Nebunul de Popişteanu - poți să-ți pui mintea cu el?" şi l-a lăsat pe Vătămanu frumuşel la Grupul 7.

*

Eu nu eram militar de carieră, intervine Vintilă Brătianu, dar când Bucovina şi Basarabia

ne-au fost luate, ca mulți români, nu puteam accepta să plec capul în fața inamicului şi am obținut să fiu trimis la şcoala de piloți de vânătoare ce se găsea la acea vreme la Ghimbav. Acolo am întâlnit câțiva elevi piloți cu care urma să fiu camarad în Grupul 7 Vânătoare. Printre ei a fost Tudor Greceanu, Ion Dicezare şi adjutantul Lungulescu. Târziu, în toamna lui 1940, comandorul Popişteanu m-a primit ca pilot de vânătoare în Grupul 7, pe care îl comanda.

Grupul atunci avea două escadrile: 57 şi 58. În martie 1941 am fost repartizat la escadrila 56, proaspăt dotată cu avioane Me 109 E sub comanda căpitanului Gheorghian. Flotila 1 avea avioane engleze, Hurricane şi germane, Heinkel şi Messerschmitt. Nefiind militar de carieră, intrarea mea în Grupul 7, datorită atmosferei create de comandantul grupului, comandorul Popişteanu, mi-a schimbat complet viziunea ce o aveam despre o organizație militară. Sunt două motive importante pentru aceasta. În primul rând, în grupul nostru nu existau vorbe ca "Hai s-o luăm mai uşor" sau "S-o lăsăm pe mâine". Eram supuşi la un antrenament extrem de riguros şi instruiți fără răgaz cu ultimele metode de luptă aeriană. Ni se cerea să avem o deplină stăpânire pe avionul ce-l pilotam. Au fost câteva accidente, dar n-au avut efect asupra programului de antrenament. Comandorul Popişteanu obținuse ca un grup de piloți germani care au luptat pe Canalul Mânecii, să vină pentru a ne face cunoscută experiența lor şi noile metode de luptă. Nu se discuta politică, dar aviatorii - din orice nație ar fi ei - au despre ce să vorbească. Ce m-a impresionat mai mult în Grupul 7 a fost înțelegerea şi camaraderia pe care comandorul Popişteanu a ştiut să o împământenească între noi toți - de la ofițeri, adjutanți, armurieri, mecanici, şoferi de cisterne, la simpli soldați. Comandorul Popişteanu, sau "Popicu", cum îl numisem, era pentru noi ca un căpitan al unei echipe de rugby.

În Grupul 7 existau şi anumite reguli de comportare față de inamic. Nu trăgeam într-un om care sărea cu paraşuta, chiar dacă cădea pe teritoriul controlat de duşman. Odată doborât, pilotul nu mai era inamicul nostru.

Mare a fost mirarea unui pilot sovietic, doborât lângă Salz, în Ucraina, când Dan Scurtu l-a invitat să mănânce cu noi.

În încheiere, cred că următoarea experiență pur personală ar putea să ilustreze strânsa legătură pe care Popicu reuşise să o creeze în cadrul Grupului 7 Vânătoare. Când grupul nostru s-a mutat pe un aerodrom din Basarabia peste Nistru, la Tiraspol, Popicu m-a chemat în cortul de comandă şi mi-a comunicat că din ordinul Ministrului aviației, Generalul Jienescu, trebuie să mă întorc imediat la Bucureşti. Mi-a pus la dispoziție avionul de legătură al grupului. Ajuns în aceeaşi zi la Bucureşti, am fost să-l văd pe unchiul meu, Dinu Brătianu, care mi-a spus că armata română n-are ce căuta dincolo de Nistru. I-am răspuns că avea deplină dreptate, dar în caz că nu va putea aduce tot Grupul 7 înapoi pe teritoriul României, eu nu pot să-mi părăsesc camarazii de luptă. A doua zi la opt dimineața, Ministrul aviației, Generalul Jienescu, m-a primit. În seara aceleaşi zile eram înapoi la Tiraspol, cu echipa lui Popicu.

*

Odată, fiind în deplasare la Râmnicu Sărat, îşi reia firul amintirilor Tudor Greceanu, la ora la care seara de obicei plecam de pe aerodrom, fiecare la cantonamentul pe care îl aveam, am văzut o maşină DKV care venea spre comandamentul grupului, un cort Manfred Weiss. Din maşină au coborât două persoane: locotenent comandorul Landmann, comandantul grupului 5 Heinkel 111 bombardament şi aghiotantul lui, locotenentul Puiu Monciu, care au intrat în cortul lui Popişteanu. Popişteanu a spus să aşteptăm până ne dă el ordin de plecare. Am stat cca o jumătate de oră şi în sfârşit vedem că vine aghiotantul lui Popişteanu, un boxer de meserie, care era sergent şi care ne spune: "Domnul Comandor a zis ca tot personalul navigant să se adune aici în cort". Ne-am dus cu toții la cort, bineînțeles destul de contrariați de această întârziere, şi când am intrat, am văzut acolo pe Popişteanu în picioare, în dreapta lui Landmann, comandantul Grupului 5 bombardament şi în stânga Puiu Monciu, adjutantul lui Landmann.

Popişteanu a cerut linişte şi apoi a anunțat solemn:

– Domnilor ofițeri şi subofițeri naviganți, începând de astăzi, 21 iunie, ora 24 sau ora 0, România se află în război cu Uniunea Sovietică. Domnul Comandor aici prezent a venit pentru a lua legătura cu noi, întrucât misiunea 1 de război va fi însoțirea grupului de bombardament Heinkel deplasat la Ziliştea. Deci până atunci noi trebuie să fim în dispozitiv pe aerodromul de la Bârlad. Nimeni nu mai pleacă acasă, nimeni nu mai părăseşte aerodromul, coloana auto va fi încărcată şi transportată, trebuie să avem pe aerodromul de la Bârlad benzină, muniție, stație radio, întreținere, armament, ca şi când am fi acolo de când lumea. Ofițerii mecanici să-şi ia măsurile cuvenite pentru încărcarea trenului, se va face un prim eşalon cu cisternele pentru alimentarea cu benzină, cu stația radio, cu aia, cu aia - mă rog, toată bucătăria unui grup. Acum, vă rog, fiecare la treburile dumneavoastră.

Peste vreo jumătate de ceas m-am prezentat iar la Popişteanu. Plecase Landmann, plecase

Puiu Monciu. Şi am zis: "Domnule Comandor, la ce oră decolăm ?" "Decolăm - acum este 6 - la ora 8". Era iunie, la ora 8 era încă lumină. Până la Bârlad făceam o jumătate de oră, aşa încât nu era o problemă. "Atunci aveți timp să veniți cu mine până la mine acasă" - eu eram râmnicean-sărat, deci locuiam la mine acasă. Şi i-am zis "Veniți acum cu mine, luăm o gustare, mă despart de părinți şi în acelaşi timp avem ocazia să mai stăm de vorbă cu Vintilă Bră- tianu, cu Rudi Reineck", care locuiau şi ei la mine acasă. Popişteanu era un mare domn. Adică ştia foarte bine să dea un ordin, dar ştia tot atât de bine să deroge de la el. Adică dacă era cazul la un moment dat era capabil de asta, aşa că a spus: "Dom'le, să pleci pe front din localitatea unde ai locuința, la doi paşi, şi să nu te duci acasă - nu se poate...Da, merg şi eu cu tine." (el mai fusese la noi cu ceilalți camarazi). Ei, şi aşa am plecat pe front pe 21 iunie, 1941.

*

De la Râmnicu Sărat ne-am deplasat la Bârlad, îşi aminteşte Ion Dicezare. Sigur, erau o serie de probleme care trebuiau rezolvate imediat pe teren: aprovizionarea cu benzină şi alimentarea avioanelor, masa pentru personalul tehnic navigant şi ostaşii respectivi. Pe la ora 9 seara se constată că undeva între Râmnicu Sărat şi Bârlad s-a rupt un podeț şi cisterna de benzină nu poate să ajungă pe aerodromul de la Bârlad. Pentru a începe o misiune ne trebuia neapărat realimentarea avioanelor. Popişteanu care era nu numai un bun aviator, un bun camarad, un bun comandant, dar era şi un bun gospodar, a ordonat ca alimentarea avioanelor să se facă manual şi a aranjat ca să putem lua masa pe aerodrom, aducând din oraş o serie de alimente pe care le-a împărțit fiecărei escadrile şi la fel trupei. Pe la 12 noaptea, comandanții de escadrilă au fost chemați de către comandorul Popişteanu, care ținea legătura cu Statul Major al Forțelor Armatei Române şi le-a comunicat că a doua zi urma misiunea întâia de însoțire a avioanelor din Grupul 5 Bombardament, în jurul orei 4 dimineața când vor trece avioanele care decolau de pe Ziliştea. Grupul 7 trebuia să fie pregătit, cu piloții în avioane, să decoleze şi să însoțească acest bombardament. Totul era aranjat încât la 4, cu puțină întârziere, au trecut pe deasupra aerodromului Bârlad avioanele Grupului 5 Bombardament care veneau de la Ziliştea şi primul avion care a decolat în fruntea Grupului 7 Vânătoare a fost chiar locotenent - comandorul aviator Popişteanu.

*

Aici, intervine iar Tudor Greceanu, aş vrea să povestesc un episod un pic hazliu, dar care îl caracterizează pe comandantul nostru Alexandru Popişteanu.

Când eram pe aerodromul de la Bârlad, la un moment dat, a venit Jienescu în inspecție şi, când s-a dat jos din avionul Taifun care îl adusese, a trecut să vadă avioanele, care erau cu husele pe ele, dar roțile erau pline de noroi, datorită faptului că înainte de asta fusese o perioadă de ploi teribile. Trecuseră deja primele zile de război, căzuse Vătămanu. Jienescu a venit la cortul comandantului Po- pişteanu - căruia nici prin cap nu i-a trecut să iasă din cort ca să-i iasă în întâmpinare - şi i-a zis: "Noroc Popiştene!" "Am onoarea domnule General". Zice: "Dragă, am trecut să văd avioanele. Ştii, ar trebui totuşi mai multă grijă. Am văzut că avioanele sunt cam murdare de noroi şi nu ştiu ce". "Aaaa, păi domnule General, sunt foarte murdare, foarte murdare, dar n-ați văzut tot. Ştiți ce, haideți cu mine să scoatem nişte huse de la avioane, să vedeți ce murdare sunt - de sânge, domnule General. Sunt murdare de sânge în interior. Este o neglijență nemaipomenită, domnule General. Aşa încât aveți dreptate, domnule General. Dar întotdeauna scoateți husa de la avioane când vreți să le inspectați, că să ştiți că numai roțile nu spun nimic".

*

A urmat o serie întreagă de misiuni, până când a căzut oraşul Chişinău care a fost ocupat de trupele terestre, intervine Ion Dicezare şi Grupul 7 Vânătoare s-a deplasat la Chişinău. Acolo, singurul comandant de pe aerodrom era comandorul aviator Popişteanu. În tot acest timp, Popişteanu era de toate: şi comandant, şi părinte, şi preot, şi prieten, şi frate - pentru întreg grupul, pentru întreg personalul, fie că era vorba de ofițeri, subofițeri sau trupă. El ținea legătura cu Statul Major şi Corpul Aerian la trenul Mareşalului Antonescu unde se afla şi Regele Mihai şi unde cu comandanții trupelor terestre, se luau deciziile pentru luptele ce vor continua. Într-una din zile, Comandorul Popişteanu ne-a chemat la cort şi ne-a spus că a fost la trenul Mareşalului, că acolo s-au discutat aspectele viitoare ale frontului şi s-a pus problema dacă să se meargă şi peste Nistru sau trupele române să se oprească la Nistru. Dar el vroia să ştie de la noi cum vedeam, ca piloți, această nouă etapă a frontului, de depăşire a Nistrului, spre Odessa. Desigur, toți eram dornici să luptăm, să vedem învinsă această armată sovietică, care în 1940, în august, printr-un dictat abuziv de la Viena, datorită înțelegerilor abuzive dintre

Molotov şi Ribbentrop, România pierduse Basarabia şi deci noi aveam de recucerit acest teritoriu. Sigur toţi am fost de acord să ducem lupta până la victoria finală. În acel moment, pentru noi, victoria finală era Odessa.

În perioada când noi făceam de pe aerodromul Chişinău protecţia avioanelor de bombardament, vânătoare liberă în zona frontului şi protecţia trupelor terestre, s-au întâmplat două cazuri deosebite. Un avion, pilotat de adjutantul Firu, a aterizat în liniile inamice. Sigur, la întoarcerea din misiune toţi am fost consternaţi că am pierdut un camarad, dar era semnalat locul unde a aterizat şi că el este în viaţă. Atunci, comandorul Popişteanu, cu un act voluntar deosebit, s-a suit într-un avion Focke- Welf, şi-a luat un soldat cu el, cu o armă, a solicitat să i se facă o protecţie de câteva avioane de vânătoare din grup, s-a dus, a aterizat între linii, l-a luat în avion pe adjutantul Firu şi l-a adus spre seară pe aerodromul din Chişinău, în aplauzele şi bucuria generală a tuturor pentru acest act deosebit de camaraderie şi de frăţie. În asemenea situaţie toţi ne-am îmbrăţişat şi pe urmă tot Popişteanu a fost cel care ne-a adus nişte şampanie franţuzească pe care o primise de la nemţi şi am sărbătorit evenimentul.

Nu a trecut mult timp şi acest lucru s-a repetat: de data aceasta a căzut între linii locotenentul Scurtu Dan. Aceeaşi operaţiune rapidă la care am participat şi eu, dar pentru supravegherea lui Popişteanu în aer. Popişteanu - din nou - repetă ceea ce făcuse pentru adjutantul Firu, face şi pentru locotenentul Scurtu Dan şi aterizează, îl ia pe Scurtu şi îl duce la aerodromul de la Chişinău.

*

Existau în regulamentele militare nişte prevederi în ceea ce priveşte obligaţiile fiecărui eşalon de comandă, intervine iar Greceanu: Comandantul de escadrilă era dator să fie în fruntea escadrilei lui, iar comandantului de grup nu-i era permis să zboare decât în misiuni strategice, deci nu în cele tactice şi numai în misiuni cu totul speciale, cu ö patrulă de mare elită. Dar comandorul Popişteanu era atât de ataşat de piloţii lui, atât de trup şi suflet pentru Grupul 7, atât de conştiincios în ceea ce priveşte îndatoririle militare că n-a ţinut niciodată cont de această prevedere. Câtă vreme a trăit n-a existat misiune în care să nu fie şi el. De la prima misiune de război, aceea care s-a desfăşurat pentru bombardarea Chişinăului, în 23 iunie 1941, în care am plecat noi să însoţim formaţia comandată de Landmann şi condusă de un oarecare Nagaievski, ca pisică cu clopoţei, la 2000 m. Înălţime adică în cea mai proastă situaţie în care ne puteam prezenta faţă de o eventuală apărare antiaeriană, şi până în ziua căderii lui, n-a fost misiune la care Popişteanu să nu fie prezent.

*

Când trupele noastre au trecut Nistrul, cucerind malul stâng al Nistrului şi localitatea Tiraspol, reia Dicezare, Grupul 7 Vânătoare s-a deplasat de la Chişinău la Tiraspol. Din acest moment reacţia aviaţiei sovietice a început să fie mai puternică. De la Tiraspol mai acţionam spre Odessa, în zona Rigada, Galnic şi Limanul Nistrului. Eram în permanentă legătură telefonică cu trupele terestre ca să poată să ne alarmeze în momentul în care erau atacaţi. Într-una din zile, pe 21 august 1941, în jurul orei 4(16) eram ofiţer de serviciu pe aerodrom, şi am fost chemat la cortul de comandă. Comandorul Popişteanu mi-a ordonat să rămân permanent în legătură cu staţia terestră, întrucât el pleacă în misiune cu o patrulă de vânătoare din cadrul grupului şi în situaţia că va fi nevoie, eu să trimit celelalte avioane disponibile cn piloţii respectivi care se mai aflau pe teren. Până în ora 6 deja decolase aproape tot Grupul 7 Vânătoare cu avioanele care erau disponibile la acea oră.

*

Da, revine Greceanu, în acea zi comandorul Popişteanu decolase în patrulă cu căpitanul Gheorghe Constantin, coechipierul său, şi cu adjutantul şef Burileanu (Moacă) şi urmând la limită de benzină să fie înlocuit cu altă patrulă. Toţi ascultam la staţia radio de pe aerodrom conversaţia între piloţii plecaţi în misiune. La un moment dat vocea lui Moacă Burileanu - avea o voce foarte puternică - care spunea: "Aarde Popicu!" Noi am intervenit rapid cu staţia: "Cum dom'le, ce s-a întâmplat?" "L-au doborât pe Popişteanu" şi când s-a întors Moacă am tăbărât toţi: "Ce s-a întâmplat dom'le?" "Dom'le a fost o luptă unde erau foarte multe avioane IL2", zice: "Bineînţeles, noi eram patru şi ei erau vreo patruzeci şi ceva de avioane, dintre care erau nişte IL 2." IL 2-ul ăsta era un avion de asalt, foarte bine blindat "şi cu IAC - uri în protecţie. Cam patruzeci de avioane. Şi a ieşit la mică înălţime o luptă crâncenă şi bineînţeles, ne-am despărţit." "Bine mă, dar tu de ce ai plecat de lângă Popişteanu?" "Păi, zice, eu n-am plecat de lângă Popişteanu. Dar în spatele meu erau vreo patru sau şase avioane IL2 şi la un moment dat am văzut cum începe să scoată fum al lui Popişteanu. Bineînţeles că au tras şi în mine, dar pe mine nu m-au nimerit." Din descrierile făcute de Burileanu şi de Milu, cum Popişteanu nu reacţionase de loc, şi că s-a dus cu avionul în plan înclinat, drept în pământ, fără nici un fel de deviere, de încercare

de a pune pe burtă, absolut nimic, noi am bănuit că a fost împuşcat direct, înainte de a fi doborât.

*

Mai târziu, după ora 7 (19), - continuă Dicezare - trupele terestre ne-au anunţat că este un avion Messerschmitt căzut undeva lângă localitatea Vasilievska şi că pilotul a murit. Sigur era vorba despre avionul lui Popişteanu. Comandantul grupului 7 căzuse în acea localitate. Teritoriul în care căzuse era la inamic. Cum luptele erau în mişcare, a doua zi locotenentul Simoneta şi cu sublocotenentul mecanic Marcu Gheorghe, cu mine şi un soldat, am plecat cu un Ford, care era maşina lui Marcu, la Vasilievska. Am ajuns acolo, am găsit avionul, era aterizat pe burtă, cu câteva buşituri, ca o execuţie corectă făcută de un pilot în situaţia când îl lasă motorul şi trebuie să aterizeze într-un teren necunoscut. Trenul era băgat şi avionul aterizat ca o barcă, în bune condiţiuni pe teren. Carlinga era desfăcută, deschisă, Popişteanu nu mai era în avion. Fusese luat şi dus într-un fel de biserică şi pus pe o masă. Am studiat avionul. Avionul a avut câteva lovituri de mitralieră trase în spate şi probabil unul din gloanţe l-a atins, a pilotat cât a putut, dar îi mai trebuiau probabil 40 - 50 km., ca să ajungă pe aerodrom.

*

Aici aş vrea să explic, intervine iar Greceanu, de ce corpul comandorului Popişteanu a fost dus la Tighina: aerodromul nou era la Salz, care era dincolo de Nistru, unde erau coloniile germane: Baden, Mariental, Salz, în sfârşit, erau o sumă de sate dint-astea cu denumiri germane. N-am vrut ca ceremonia să se petreacă pe teritoriu care nu era al României. Şi atunci a fost adus pe aerodromul de la Gâscă la care noi mai fusesem, dar îl părăsisem ca să trecem dincolo de Nistru şi aşa slujba religioasă şi ceremonia propriu zisă s-a petrecut la Tighina, pe aerodromul de la Gâscă. Cu ocazia asta a venit şi Regele, cu Romiţă Zaharia, ofiţer de cavalerie, aghiotantul lui personal şi Mareşalul Antonescu. S-au ţinut discursuri de către Romanescu care venise de la flotilă, de către Manoliu, comandantul escadrilei 57 şi de către Gheorghian, comandantul escadrilei 56. Regele, la un moment dat a scos "Mihai Viteazul" de la el din piept şi l-a pus pe sicriul lui Popişteanu. Aşa încât Popişteanu a fost decorat post - mortem cu ordinul "Mihai Viteazul." Iar Mareşalul Antonescu, în derogare de la o dispoziţie pe care o dăduse tot el ca să nu se mai transporte în ţară corpurile celor căzuţi pe front, pentru că într-adevăr, punea o problemă foarte grea de transport, a dat ordin şi Jienescu a trimis un Heinkel - nu, un Junker 52 ca sicriul lui Popişteanu să fie adus la Bucureşti şi înmormântat, de faţă cu întreaga lui familie, la Ghencea militar.

*

La înmormântare, adaugă Dicezare, care însoţise corpul comandorului Popişteanu, au fost prezenţi atât aviatori, cât şi reprezentantul Mareşalului Antonescu, Generalul Jienescu, ministrul Aerului, şi alţi ofiţeri şi demnitari, întrucât personalitatea aviatorului Popişteanu era cunoscută în largi cercuri civile şi militare.

*

Dar ceea ce aş vrea să încerc să explic, încheie Tudor Greceanu, este că dacă până atunci noi am fost "Grupul 7 Vânătoare", ne strânsesem, ne cunoşteam, ne apreciam reciproc, ştiam cine este bun şi cine este mai puţin bun şi fiecare la ce e bun, moartea lui Popişteanu, adică dispariţia asta, cu caracterul ei de definitivat, ne-a pus într-o situaţie în care pur şi simplu nu ne mai recunoşteam unii cu alţii. De ce? Pentru că nu puteam concepe războiul şi Grupul 7 Vânătoare fără Popişteanu. Este exact ca atunci când ai lua puii de la o cloşcă şi i-ai pune în plin câmp şi s-ar găsi dintr-o dată fără cloşcă. Cine se va mai ocupa de acum înainte de noi? Ne simţeam penibil de singuri, eram părăsiţi. Pentru noi, dispariţia lui Popişteanu ne-a pus în faţa unei situaţii pe care noi n-am putut-o concepe niciodată. Niciodată nimeni n-a crezut că Popişteanu va putea fi doborât. Cum n-am crezut mai târziu că poate fi doborât Şerbănescu.

Alexandru Popişteanu a fost un mare zburător, un om deosebit şi prin această deosebire a lui faţă de ceilalţi, un om care şi-a atras foarte multă dragoste din partea celor care l-au cunoscut.

INVENȚII ŞI INOVAȚII[1]

Mintea lui ageră, sclipitoare, veşnic activă în toate domeniile tehnice, nu s-a putut niciodată resemna la inactivitate. În închisoare, în afara cursurilor de limbi străine şi de prelegerile cu o gamă largă de subiecte (tehnică, istorie, filosofie, religie etc.) el imagina tot felul de invenții şi inovații, pentru care, neavând nici hârtie nici creion, trebuia să memoreze toate calculele. După eliberare, puse pe hârtie, aceste calcule au dat naştere la o seamă de invenții şi inovații, din care enumerăm doar câteva:

—Mecanism de ceasornic cu mişcare uniformă şi silențioasă (în baie de ulei) - brevetat cu nr. 45.501 din 14 octombrie 1966 ;

—Difuzor de radio - cutie de rezonanță - brevetat cu nr. 44.702 din 4 octombrie 1966;

—Aparat fluido-dinamic de propulsie şi sustentație;

—Electroterapia nevralgiilor;

—Generator compresor de faze cu ardere internă în cinci timpi ;

—Mandrină hidraulică independentă pentru strunguri, maşini de frezat şi de găurit;

—Cap de antrenare universal;

—Cap propulsor sustentor.

Brevet de invenție acordat căpitanului aviator Tudor Greceanu în iunie 1966 (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

[1] Text Martha Greceanu.



REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

DIRECŢIA GENERALĂ PENTRU METROLOGIE, STANDARDE ŞI INVENŢII

OFICIUL DE STAT PENTRU INVENŢII

BREVET DE INVENŢIE

Nr. 45501

acordat GRECEANU TUDOR din Bucureşti, Republica Socialistă România

pentru invenţia cu titlul "Mecanism de ceasornic"

conform descrierii şi desenelor alăturate (8 file), formind obiectul dosarului nr. 49846 din 9 iunie 1965, ora 11^{30}

cu prioritate de la —

Prezentul brevet se acordă pe baza legilor în vigoare, pe răspunderea exclusivă a solicitantilor atît din punct de vedere al noutăţii, potenţialităţii, valorii, posibilităţii de realizare sau utilităţii, cît şi din punct de vedere al exactităţii descrierii şi desenelor, pe termenul de la 9 iunie 1965 pînă la 9 iunie 1980

PRIM DIRECTOR GENERAL ADJUNCT

Bucureşti, 14 octombrie 1966



„... La vitregia spațiului se adaugă duşmănia altor oameni, la fel de dotați şi de buni ca tine, care nu urmăresc altceva decât să-ți frângă aripile şi să te ucidă. Cel mai bun învinge... O dată, de două ori, de nouă... dar vine momentul aproape inevitabil când cea mai măruntă imponderabilă îți este potrivnică şi atunci... o dâră lungă de fum şi flăcări este ultimul drapel pe care îl întinzi, ca un strigăt de adio, pe cerul iubit."